

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

LES GRÈVES

ET SPÉCIALEMENT

DE LEURS CONSÉQUENCES SUR L'EXÉCUTION

DU

CONTRAT DE TRANSPORT

TERRESTRE & MARITIME

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(Sciences Politiques et Économiques)

Présentée et soutenue le Jeudi 3 Février 1921, à 14 heures

PAR

HENRI PUECH

DIPLÔMÉ DE L'ÉCOLE DES HAUTES ÉTUDES COMMERCIALES
AVOCAT A LA COUR D'APPEL DE TOULOUSE

Président : M. CHAVEGRIN, *professeur*
Suffrageants : { MM. PERCEROU, *professeur*
RIPERT, *agréé*

PARIS

ANCIENNEMENT M. GIARD ET É. BRIÈRE

MARCEL GIARD & C^{ie}, Successeurs

LIBRAIRES-ÉDITEURS

16, RUE SOUFFLOT ET 12, RUE TOULLIER

1921

THÈSE
POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni
improbation aux opinions émises dans les thèses
ces opinions doivent être considérées comme propres
à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

LES GRÈVES

ET SPÉCIALEMENT

DE LEURS CONSÉQUENCES SUR L'EXÉCUTION

DU

CONTRAT DE TRANSPORT TERRESTRE & MARITIME

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(Sciences Politiques et Économiques)

Présentée et soutenue le Jeudi 3 Février 1921, à 14 heures

PAR

HENRI PUECH

DIPLOMÉ DE L'ÉCOLE DES HAUTES ÉTUDES COMMERCIALES
AVOCAT A LA COUR D'APPEL DE TOULOUSE

Président : M. CHAVEGRIN, professeur

*Suffragants : { MM. PERCEROU, professeur
RIPERT, agrégé*

PARIS

ANCIENNEMENT M. GIARD ET É. BRIÈRE

MARCEL GIARD & C^{ie}, Successeurs

LIBRAIRES-ÉDITEURS

16, RUE SOUFFLOT ET 12, RUE TOULLIER

1921





Digitized by the Internet Archive
in 2026

INTRODUCTION

Les grèves ont de tout temps attiré l'attention du public, mais d'une façon très variable et très relative suivant l'importance des industries atteintes et l'ampleur du mouvement. Pendant longtemps en effet, elles ont eu presque toujours pour cause une question de salaire et se sont limitées à l'entreprise. Elles n'étaient alors un véritable sujet de préoccupation que pour les intéressés et le public assistait au conflit en spectateur à peu près indifférent.

Tout autre est aujourd'hui la situation. Le développement des syndicats et de la solidarité ouvrière, souvent l'influence de partis politiques, ont eu pour conséquence de donner aux grèves un caractère très différent. De l'entreprise où elles étaient limitées autrefois elles se sont étendues à une corporation, à une ville, à une région tout entière. Leur durée a pu se prolonger par suite de leur organisation méthodique par les syndicats, et leur caractère au lieu de

demeurer exclusivement professionnel a affecté de plus en plus une tendance politique. Enfin leur fréquence et leur nombre toujours croissant ont provoqué une inquiétude dans le public.

Cette inquiétude a encore grandi lorsque les grèves débordant l'industrie privée ont atteint des services publics (postes 1909, chemins de fer 1891, 1910, 1920), se rapprochant ainsi du but poursuivi : la grève générale, dont nous sommes depuis longtemps menacés. L'individu a compris que les intérêts en jeu dans un tel conflit ne sont pas seulement ceux des ouvriers et des patrons, mais aussi ceux du public. Quoique tardivement, l'opinion publique s'est émue et a fini par se manifester. Il nous a été donné de constater lors des récentes grèves de mai 1920 combien son pouvoir est efficace.

De nombreux et graves problèmes sociaux économiques et juridiques se posent à l'occasion de la grève et de ses conséquences.

Elle est, avons nous dit, une préoccupation légitime pour le public, mais bien plus grande est cette inquiétude pour le patron dont l'industrie est arrêtée dans son fonctionnement et qui se voit empêché de tenir les engagements qu'il a contractés. Cette question particulière des conséquences de la grève, fera l'objet de notre étude et nous l'examinerons en

ce qui concerne les transports, industrie importante entre toutes, indispensable à la vie nationale et à la satisfaction des besoins quotidiens d'un pays.

* * *

Lorsque, d'accord entre eux, les ouvriers abandonnent simultanément leur chantier, cette « cessation concertée » du travail constitue la *grève*. Une telle attitude exige nécessairement une entente, à défaut de laquelle le mouvement manquerait d'ensemble et ne présenterait pas le caractère désiré. Cette entente préalable entre individus de la même condition, quant aux moyens à employer pour atteindre un même but, est la *coalition*.

Le but que poursuivra normalement une coalition d'ouvriers sera relatif aux conditions du travail et le moyen employé pour contraindre le patron à faire droit à leurs revendications sera la grève.

Inversement, lorsque des patrons voudront contraindre leurs ouvriers à accepter des conditions de travail nouvelles, ils pourront fermer leurs usines et licencier leur personnel, ce moyen sera le *lock-out*.

La coalition était considérée autrefois comme un délit. Le Code pénal de 1810, après diverses lois an-

térieures, punissait les coalitions de patrons (art. 414) et les coalitions d'ouvriers (art. 415 et 416) mais ces dernières étaient plus sévèrement traitées. La loi du 27 novembre 1849 fixa des peines égales dans les deux cas et supprima la disposition de l'art. 414 qui exigeait pour que la coalition de patrons soit punissable qu'elle ait eu pour but de forcer « injustement ou abusivement » l'abaissement des salaires. La loi du 25 mai 1864 vient apporter une modification à ces règles. Par une rédaction nouvelle des art. 414, 415 et 416 C. pénal ; elle reconnaît implicitement le droit de coalition, en ce qu'elle supprime les sanctions antérieurement appliquées et ne maintient de peines que pour des cas particulièrement graves, lorsque des violences, menaces, manœuvres frauduleuses ont été employées pour amener la cessation de travail. En un mot, le délit de coalition disparaît pour faire place au délit d'atteinte à la liberté du travail, et l'esprit de la loi est admirablement résumé par ces mots du rapport de M. Emile Ollivier au Corps législatif « liberté absolue de la coalition à tous ses degrés ; répression rigoureuse de la violence et de la fraude ». (1)

Cependant, si le droit de coalition était admis,

(1) D. 64, 4, 53 et suiv.

l'exercice en était encore difficile, tout au moins pour les ouvriers par suite de ladisposition de l'art. 416. C. pénal qui punissait « les interdictions prononcées par suite d'un plan concerté », le droit de réunion n'étant pas encore reconnu.

L'art. 416 C. pénal, depuis 1864 avait soulevé de vives critiques, il a été abrogé par la loi du 21 mars 1884, tandis que les art. 414 et 415 sont encore aujourd'hui en vigueur. En l'état actuel de la législation le droit de coalition est reconnu autant pour les ouvriers que pour les patrons et pour que les art. 414 et 415 puissent recevoir application des circonstances particulières sont exigées : il faut qu'il y ait violences, voies de fait, menaces ou manœuvres frauduleuses et en outre que le but poursuivi constitue une atteinte à la liberté du travail.

A raison des termes vagues employés « menaces, manœuvres frauduleuses, atteinte à la liberté du travail » dont la portée est abandonnée à l'appréciation des Tribunaux, les art. 414 et 415 pourraient dans beaucoup de cas servir de moyens répressifs contre les grévistes, mais ainsi que le constate M. Pic (1), les parquets ont fini par se décourager en voyant toujours leur action paralysée par des amnis-

(1) Pic, p. 233 note.

ties, aussi en arrivent-ils à ne poursuivre que dans le cas d'attentats caractérisés aux personnes ou aux biens. « Il serait impossible aujourd'hui au législateur d'empêcher la grève par des moyens répressifs » déclare M. Gide (1). Nous ne devons donc pas être surpris du développement inquiétant des grèves, les ouvriers ayant ainsi toute liberté pour user, même jusqu'à l'abus du droit qui leur a été concédé.

Rappelons qu'à l'origine les coalitions de patrons et d'ouvriers avaient toujours pour cause déterminante un différend relatif au travail, les ouvriers cherchant à obtenir des conditions meilleures et les patrons résistant aux prétentions des ouvriers en leur refusant le travail; elles avaient alors un caractère vraiment professionnel.

En se multipliant, les grèves n'ont pas toujours conservé ce caractère et on les voit quelquefois dirigés contre des tiers (2), notamment contre les pouvoirs publics dans le but d'obtenir certaines réformes, d'autres fois, affecter un caractère nettement politique et même révolutionnaire, telles que les tentatives de grève générale qui, fort heureusement n'ont jamais donné les résultats escomptés.

De plus en plus se multiplient surtout les grèves

(1) Gide, *Cours d'Economie politique*, p. 719.

(2) Hamelet, p. 12.

sympathiques dues au développement de la solidarité ouvrière et dont le but est d'appuyer par leur influence les revendications d'autres corporations déjà en grève.

Enfin les grèves sont défensives ou offensives selon qu'elles tendent à défendre les intérêts des ouvriers contre les prétentions du patron, ou à contraindre le patron à satisfaire aux demandes des ouvriers.

*
* * *

Personne ne songe à contester le droit de grève. Même considéré comme un acte de guerre il est légitime tant qu'il n'est pas accompagné de violences. Présentées isolément les revendications des ouvriers n'auraient pas beaucoup de chances d'aboutir et, à défaut de tribunaux spéciaux pour statuer sur ces conflits on ne peut refuser à l'ouvrier le droit de défendre ses intérêts. Dans certains cas cependant on a pu se demander s'il n'y aurait pas intérêt à restreindre l'exercice de ce droit et à le soumettre à une réglementation spéciale.

Tel est le cas pour un service public, notamment pour les chemins de fer, car la grève dans cette entreprise constitue un danger pour la vie nationale et

pour la sécurité publique. Fort heureusement les grèves de cheminots sont rares, mais elles affectent un caractère nettement politique sous le couvert de prétendues revendications d'ordre professionnel. Pour s'en convaincre il suffit de rappeler les termes d'une proclamation du syndicat national (L'Egalité 8 juin 1891) : « La grève générale voilà la seule raison d'être du syndicat ! il la faut à tout prix... » Pour atteindre ce but il ne faut reculer devant rien, conseille aux cheminots le secrétaire du réseau de l'Etat M. Renault, en exposant un plan de sabotage, lors des grèves de 1910. On peut encore citer l'ordre du jour voté au congrès de Marseille en 1912 : « considérant que le meilleur moyen d'arriver à la grève générale est la fédération des transports de tous genres, si les transports étaient interrompus la grève viendrait naturellement et il serait facile alors de prétendre à la conquête du capital et de supprimer la propriété individuelle par la réserve collective. » (1) En présence d'un tel état d'esprit, il semble que des mesures répressives s'imposent, mais la chambre s'est toujours montrée hostile à ce système. Divers projets ont été proposés, tendant à punir le cheminot qui abandonne son poste et à interdire les coalitions

(1) Guyot, p. 4, 7, 36.

dans les chemins de fer ; jusqu'à ce jour aucun n'a été réalisé. Au contraire d'autres systèmes combinant la conciliation et l'arbitrage ont été plutôt en faveur. Tel est par exemple celui de M. Millerand qui avait proposé de subordonner le droit de grève à une tentative de conciliation à défaut de laquelle la grève ne pouvait être licite. Lorsqu'elle était déclarée, elle était ensuite soumise à un arbitrage. Ce système se rapproche beaucoup de celui de la loi canadienne du 4 mai 1910 qui exige l'observation d'un délai de préavis et une tentative de conciliation. Cette méthode pourra être efficace s'il s'agit d'un conflit professionnel mais elle ne le sera certainement plus lorsque la grève présentera un caractère politique. D'ailleurs en France la loi du 27 décembre 1892 prévoit aussi un système de conciliation et d'arbitrage applicable lorsque le différend porte sur les conditions du travail, et le décret du 7 décembre 1917 en organise un autre pour les établissements travaillant pour la défense nationale. A l'étranger de nombreuses législations solutionnent le problème d'une façon plus énergique : (1) en Allemagne l'art. 152 du Code industriel déclare illicites les grèves dans les services publics, en Suisse le droit de grève est refusé

(1) Pic, p. 235 et 236 notes. Guyot, p. 191 et 225.

aux cheminots (loi 15 octobre 1897), en Hollande (loi 11 avril 1903) des peines sont prévues pour les grévistes d'un service public. L'Australie, l'Italie, la Roumanie punissent les grévistes de la révocation.

L'efficacité de ce dernier système est certaine et il est regrettable qu'il ne soit pas davantage employé en France, mais le gouvernement loin de faire preuve de fermeté est lui-même intervenu le plus souvent pour obtenir des Compagnies la réintégration des cheminots révoqués. Cette attitude trop faible a contribué à favoriser la préparation de nouvelles grèves dont il devient chaque jour plus difficile d'enrayer le développement.

* * *

Une autre situation particulière est celle des inscrits maritimes. Leurs grèves sont relativement récentes, la première remontant seulement à l'année 1900 (Le Havre) mais elles ont tendance à se multiplier (encore tout récemment Bordeaux, avril et août 1920). Lorsque les inscrits ne sont pas encore embarqués, on ne leur conteste pas le droit de grève, bien que des conséquences graves puissent en résulter en provoquant le désarmement des navires français par suite de l'obligation de composer l'équi-

page pour trois quarts de français. Lorsqu'ils sont embarqués au contraire, ils se rendent coupables de désertion s'ils abandonnent leur bord. Ils ont cherché à invoquer à leur profit les lois de 1864 et 1884, postérieures au décret loi du 24 mars 1852, mais la jurisprudence (1) ne l'a pas admis, et d'ailleurs le délit a été maintenu par la loi du 15 avril 1898. L'application de ce moyen de répression aurait pu être efficace pour enrayer les grèves d'inscrits, mais, de même que pour les cheminots, le gouvernement a été trop faible et n'a pas poursuivi.

*
* * *

Les considérations qui précèdent, conduisent à penser que les grèves, loin de devenir plus rares, continueront par leur fréquence et leur nombre à multiplier les difficultés d'ordre juridique qu'elles provoquent, problèmes dont l'intérêt est considérable. Nous nous proposons d'examiner dans cet ouvrage ceux de ces problèmes qui ont trait spécialement à la matière des transports et notre étude sera ainsi divisée :

(1) Havre, 18 janv. 1910 (R. M. XXV. 647). Cass., 3 août 1912 (R. M., XXIX, 5).

Chapitre I. — La responsabilité et la grève en matière de transport.

Section I. — La force majeure.

Section II. — Le cas professionnel.

Section III. — La grève est-elle libératoire.

Chapitre II. — Jurisprudence et questions pratiques.

Section I. — Les grèves et leurs caractères.

Section II. — Les transports terrestres et la grève.

Section III. — Les transports maritimes et la grève.

Section IV. — La clause de grève.

Conclusion.

CHAPITRE PREMIER

LA RESPONSABILITÉ ET LA GRÈVE EN MATIÈRE DE TRANSPORT

SECTION I

La force majeure.

Les parties que le contrat de transport met en présence : transporteur d'une part, chargeur ou destinataire, de l'autre, peuvent se trouver, par suite d'une grève de leur personnel, dans l'impossibilité d'exécuter leurs obligations respectives, ou d'observer les délais fixés pour cette exécution. La question se pose alors de savoir si la responsabilité du contractant atteint par un tel événement demeure entière, ou si au contraire elle disparaît.

Les textes spéciaux qui visent la responsabilité en matière de transport, faisant simplement application des règles générales posées par les art. 1147 et 1148 du Code civil, il convient de se reporter à ces principes fondamentaux pour connaître les caractères que doit nécessairement présenter un événe-

ment pour être libératoire. La recherche de la présence de ces caractères dans la grève permettra ensuite de résoudre en cette matière le problème de la responsabilité.

La règle de droit commun est que le débiteur d'une obligation cesse d'être responsable de l'inexécution ou du retard dans l'exécution lorsqu'il justifie d'un empêchement provenant « d'une *cause étrangère* qui ne peut lui être imputée » (art. 1147), « d'une *force majeure* ou d'un *cas fortuit* » (art. 1148).

Selon la doctrine traditionnelle qui fonde uniquement la responsabilité sur la faute on doit considérer comme un cas fortuit ou de force majeure tout événement provenant d'une cause étrangère au débiteur et qui ne peut lui être imputée à faute (1), ce qui conduit à dire que « l'article 1148 n'est qu'une répétition inutile » de la partie finale de l'art. 1147 (2). Il est pourtant difficile de méconnaître l'existence de causes d'inexécution, non imputables au débiteur, et qui sont autres que le cas fortuit ou la force majeure ; par exemple le fait du créancier (3) et en par-

(1) Aubry et Rau, IV, p. 167. Baudry, II, p. 82.

(2) Barde, I, p. 403.

(3) Colin et Capitant, II, p. 9. Le fait d'un tiers est considéré comme un cas de force majeure. D. C. civ. an., art. 1147, n° 43, art. 1148, n° 126. Aubry et Rau, IV, p. 167 et 168, note 35. Sourdat, I, n° 645. Josserand, n° 898. Ripert, II, p. 153, 258.

ticulier en matière de transport, le vice propre de la chose et le fait de l'expéditeur ou du destinataire (1).

L'interprétation des expressions « force majeure » et « cas fortuit » donne lieu à des divergences d'idées sérieuses qui se manifestent maintenant en doctrine.

Jusqu'à une époque encore peu éloignée, les auteurs comme la jurisprudence reconnaissaient l'équivalence de ces deux termes qui, indistinctement étaient employés simultanément l'un pour l'autre ou cumulativement l'un avec l'autre. Tout au plus quelques auteurs proposaient-ils de réserver « à la rigueur » l'une des deux expressions aux événements résultant d'un fait de la nature (cas fortuits) et l'autre aux événements « dans lesquels le fait de l'homme joue un certain rôle » (force majeure) (2). Cette distinction, à laquelle le législateur n'a même pas songé, ne présente aucun intérêt, ces événements étant tous, les uns aussi bien que les autres exclusifs de responsabilité (3).

A côté de cette doctrine classique, une théorie nouvelle a pris naissance qui soutient qu'il importe de distinguer le cas fortuit de la force majeure, cette

(1) Jossierand, n° 571. Lyon-Caen, III, n° 598.

(2) Lyon-Caen, III, p. 474. Huc, *Commentaire du Code civil*, VII, p. 143.

(3) Barde, I, n° 455.

dernière seule étant libératoire. Basée sur la notion de responsabilité sans faute, cette théorie a été exposée notamment par le professeur autrichien Exner dans une étude fort intéressante sur la responsabilité dans le contrat de transport.

Le critérium de la distinction réside dans la présence nécessaire d'un élément qualificatif, l'*extériorité*, exigeant que l'obstacle soit de provenance extérieure à l'entreprise, et d'un élément quantitatif résultant de l'*importance* et de la *notoriété* de l'événement (1). A défaut de la réunion de ces deux éléments, l'accident bien qu'indépendant de la faute du transporteur sera seulement un cas fortuit qui restera à sa charge. Et M. Exner définit la force majeure (2), un événement qui se produit en dehors du cercle d'action de l'entreprise et a pour cause une force qui occasionne un dommage dans l'intérieur de ce cercle, et qui en outre, est « d'une nature et d'une puissance telle qu'il sort évidemment du nombre des cas fortuits que l'on doit prévoir dans le cours ordinaire de la vie ».

Le caractère quantitatif a été notamment l'objet de vives critiques (3) en ce qu'il n'exclut pas les recherches subjectives que cette théorie objective a pré-

(1) Exner, p. 95 et 105.

(2) Exner, p. 128.

(3) Zens, p. 174. Bourgoïn, p. 91. Jossierand, n° 573.

cisément pour but d'écarter complètement en réduisant le rôle du juge à la simple constatation d'un fait. Cette critique est discutable car il ne s'agit pas de rechercher si le débiteur pouvait éviter l'obstacle d'après les forces dont il dispose, mais de reconnaître si l'événement est extraordinaire en ce que personne ne pouvait s'y attendre (1). Il en résulte que s'il y avait possibilité de prévoir l'accident, il sera seulement un cas fortuit alors même qu'il proviendrait de forces extérieures.

Le caractère qualificatif est au contraire unanimement accepté par tous les partisans de la doctrine nouvelle et selon certains il est même suffisant pour constituer le critérium « unique et infaillible » (2) à condition d'apporter une précision plus grande dans sa détermination. Il ne suffira pas que l'événement soit extérieur au cercle d'action de l'entreprise, il faudra encore qu'il n'ait aucun rapport de connexité avec elle (3).

Quel que soit le critérium proposé nous refusons d'admettre qu'une distinction puisse être faite entre

(1) Ripert, II, p. 254.

(2) Josserand, n° 573 et note D. 1900, 2, 289. Bourgoïn, p. 91. Amiot, p. 212 et 215. Critique Danjon, II, p. 605.

(3) Cette précision a été apportée à la suite d'une objection de M. Zens (p. 172) et de M. Colin (D. 1904, 2. 74) qui faisaient observer que certains événements bien qu'extérieurs pouvaient être suivant les circonstances des cas fortuits ou des cas de force majeure.

le cas fortuit et la force majeure, distinction absolument incompatible avec les termes de notre code qui mentionne expressément le cas fortuit comme cause libératoire. Si l'on observe le sens des mots, « cas fortuit » éveille naturellement à l'esprit l'idée de hasard, de surprise, et « force majeure » l'idée d'irrésistibilité (1). Il semble qu'on devrait accorder un pouvoir libératoire à tout événement présentant l'un ou l'autre de ces caractères (2) mais il ne saurait en être ainsi. Il est difficile en effet de concevoir qu'un obstacle puisse être exclusif de responsabilité par le seul fait qu'il est imprévu s'il peut par contre être facilement surmonté. De même un événement irrésistible mais qui a pu être prévu n'exonère pas le débiteur (3) à qui il appartenait de le prévoir et d'en éviter les conséquences en s'abstenant de contracter ou en formulant tout au moins des réserves dans une clause du contrat. Nous estimons par suite que, pour être libératoire, un événement doit nécessairement présenter à la fois le caractère « fortuit » l'imprévisibilité, et le caractère « majeur »

(1) En droit romain les cas fortuits étaient définis par Ulpien : ceux qu'aucun esprit ne peut prévoir, et la force majeure : celle à laquelle on ne peut résister. Barde, I, p. 403, note 3.

(2) Barde, p. 403. « Tout événement qu'on ne saurait prévoir ou auquel on ne saurait résister lorsqu'on l'a prévu », définition de Vinnius reproduite par le nouveau Code civil espagnol, art 1105.

(3) Colin et Capitant, II, p. 10. Sourdat, II, n° 999. Contr. Barde, I, p. 403. Danjon, II, p. 606. Hamet, p. 355.

l'irrésistibilité (1). Il pourra être indifféremment qualifié de « cas fortuit » ou de « force majeure », ou mieux, on pourra lui appliquer simultanément ces deux expressions, le code n'ayant pas entendu réserver l'une plutôt que l'autre aux événements libérateurs et ayant au contraire implicitement reconnu leur équivalence et leur interchangeabilité par l'emploi qu'il en a fait (2).

Nous dirons donc qu'il faut entendre par cas fortuit ou de force majeure tout événement provenant d'une cause étrangère au débiteur, qu'il n'était pas possible de prévoir et auquel on ne pouvait résister, définition admise par la jurisprudence qui la rappelle fréquemment dans ses décisions (3).

Il est nécessaire en outre, pour qu'il y ait vraiment force majeure au point de vue juridique, que l'obstacle ait rendu l'exécution de l'obligation impossible d'une façon absolue et non pas seulement plus onéreuse ou plus difficile, principe formellement consacré par la jurisprudence (4). La constatation

(1) Planiol, II, p. 82 et note D. 1907, 1, 38. Schoux, p. 27. Seine com., 1^{er} mai 1902 et Paris, 13 nov. 1903 (D. 04, 2, 73. S. 04, 2, 168).

(2) La grêle est qualifiée de force majeure par l'art. 1754 C. civ. et de cas fortuit par l'art. 1773 C. civ.

(3) Cass. 7 août 1890 (D. 91, 1, 43), Rouen, 15 nov. 1911 (S. 1912, 2, 213). V. cepend. Gand, 29 déc. 1906 (R. M., XXIII; p. 416) « tout événement qu'on ne saurait prévoir ou auquel on ne peut résister quand on l'a prévu ».

(4) Cass., 4 août 1915 (D. 1916, 1, 22).

des circonstances de fait d'où résulte cette impossibilité appartient souverainement aux juges du fond, la Cour suprême exerçant ensuite son contrôle au point de vue de l'existence légale de la force majeure (1). Enfin malgré les divergences d'opinions sur la conception du cas fortuit, tous les auteurs sont unanimes à reconnaître avec les tribunaux qu'un événement ne peut être valablement invoqué comme excuse que tout autant qu'il n'a été ni précédé, ni accompagné, ni suivi d'une faute du débiteur (2), et cela seul suffit à montrer combien il est difficile d'arriver à un système objectif absolu puisqu'il est impossible d'exclure complètement l'appréciation subjective du juge.

SECTION II

Le cas professionnel.

L'interprétation de l'art. 1384 C. civ. « on est responsable... du fait des choses que l'on a sous sa garde » a donné naissance en France, dès 1897, à une

(1) Barde, I, n° 456 et note. Cass., 3 déc. 1890 (D. 92, 1, 127), 22 oct. 95 (D. 96, 1, 72), 4 août 1915 (D. 16, 1, 22).

(2) Aubry et Rau, IV, p. 168. Barde, I, n° 460. Sourdat, I, p. 727.

théorie nouvelle de la responsabilité (1) qui a étendu l'application de ce texte à toute chose mobilière ou immobilière, animée ou non, à l'exception cependant des bâtiments qui demeurent soumis aux dispositions de l'art. 1386 C. civ. (2). C'est ainsi que le chef d'industrie est présumé responsable des accidents causés par son exploitation et il ne peut dégager sa responsabilité qu'en établissant le cas fortuit ou la force majeure ou, s'il y a lieu, la faute de la victime.

« Lorsqu'on monte une entreprise, on se porte garant de l'outillage, on certifie l'appropriation de ses divers éléments au résultat qu'ils doivent accomplir, déclare M. Thaller (3), et il importe peu que l'un de ces facteurs se soit dérobé à sa tâche sans une faute des directeurs de l'entreprise, qu'il ait occasionné un accident fortuit. L'entreprise demeure tenue de réparer le dommage, c'est une application du risque professionnel. »

Cette théorie bien qu'ayant un point de départ différent aboutit au même résultat que le système exposé par M. Exner à l'occasion du contrat de transport et qui trouve son origine dans la notion de responsabilité particulière appliquée en droit romain

(1) Josserand, De la responsabilité du fait des choses inanimées, et note D. 1900, 2, 289. Saleilles, Le risque professionnel dans le Code civil (*Réforme sociale*, 1898, p. 634).

(2) Josserand, *Les transports*, p. 789.

(3) Thaller, n° 1198.

au batelier, à l'aubergiste et à l'entrepreneur de magasins publics (1). A Rome, en effet, l'Edit sur le *Receptum nautarum* soumettait le batelier à un régime sévère et le rendait responsable de la chose qui lui était confiée, dans tous les cas autres que le naufrage ou le fait des pirates. C'était un véritable risque professionnel.

En matière de transport, on admet que les accidents tels que déraillement, explosions de machines, ou autres, « impliquent des irrégularités dans l'un quelconque des services » de l'entreprise (2) et engagent la responsabilité du patron qui, pour se libérer, doit établir que l'accident est dû à un cas fortuit ou de force majeure. Ce sera par exemple la foudre tuant un aiguilleur, ou bien des malfaiteurs dérangeant des signaux, causes d'origine extérieure, alors que les accidents d'origine interne ne peuvent exonérer le transporteur. Il est du reste logique qu'il en soit ainsi car si « un cheval qui tire un chargement vient à s'emporter, perte de la marchandise, mort d'un voyageur. Le voiturier est tenu. Pourquoi cesserait-il de l'être, depuis que le moteur mécanique s'est substitué à la force animale, si ce moteur échappe à la direction de ceux qui le conduisent (3) » ?

(1) Exner, p. 24, 30, 63, 78. Josserand, p. 474. Bourgoïn, p. 63.

(2) Chavegrin, note S. 96, 2, 225. Sentenac, p. 161. Rouen, 3 déc. 1898 (S. 99, 2, 197).

(3) Thaller, p. 604.

Des justifications nombreuses sont fournies à l'appui de cette thèse : l'impossibilité pour l'expéditeur d'exercer un contrôle sur les choses confiées au transporteur (1) ; le monopole de fait dont bénéficie souvent cette entreprise (2) ; l'origine historique de cette responsabilité qui remonte au droit romain et se retrouve intacte dans le droit anglo-saxon qui déclare le transporteur responsable en toutes circonstances sauf au cas « du fait de Dieu ou des ennemis du Roi (3) » ; enfin la notion de gain qui implique pour le patron la mise à sa charge des risques de sa profession en compensation des profits qu'il en retire (4).

La jurisprudence qui depuis déjà longtemps a admis cette responsabilité spéciale du voiturier (5) manifeste maintenant une tendance marquée à donner à la notion de risque un domaine d'application plus vaste (6) et qu'on pourrait lui reprocher de trop

(1) Colin, note D. 1904, 2, 74. Bourgoïn, p. 68.

(2) Cass. 27 janv. 1913, concl. M. Sarrut (D. 13, 1, 249). Colin et Capitant, II, p. 11.

(3) Exner, p. 25, Bourgoïn, 65. Josserand, p. 474. Colin, note D. 04, 2, 74.

(4) Josserand, note D. 1900, 2, 289. Amiot, p. 213.

(5) Paris, 27 nov. 1866 (S. 67, 2, 320), rupture bandage de roue. Nevers, 1^{er} avril 1867 (Lamé-Fleury, p. 591), rupture rail, vice caché. Cass. 22 oct. 1918 et note (G. P. 18-19, p. 489). Cass. 21 janv. 1919 (B. T., 1919, p. 27). Nancy, 28 avril 1920 (B. T. 1920, p. 60).

(6) Rodez, 7 janv. 1920 (G. P., 27 avril 1920).

étendre. Ce système est en effet critiquable (1) lorsqu'on lui attribue une portée trop générale et cette responsabilité doit rester uniquement fondée sur l'idée d'entreprise (2) et nullement sur l'idée de propriété dont elle ne saurait être une suite nécessaire. Elle ne doit pas cependant rester limitée au transport et ce n'est pas dans la rigueur du système romain à l'égard de certaines entreprises pas plus que dans l'impossibilité pour le propriétaire de la chose d'exercer un contrôle sur le voiturier à qui elle est confiée, qu'il faut chercher la base de cette responsabilité. Elle résulte uniquement de ce que le patron qui, par sa volonté, crée une entreprise et la fait fonctionner à l'avance que son exploitation par les accidents qu'elle peut provoquer, comme par son fonctionnement défectueux, sera susceptible de causer des dommages dont il aura à répondre. Toute industrie comporte des risques inhérents à son exploitation et le patron doit les supporter comme il supporte toutes autres charges alors que par contre il bénéficie des profits.

Ce n'est pas sa qualité de propriétaire de l'entreprise qui lui vaut d'avoir à en supporter les risques, c'est le fait d'en avoir la direction, d'en être l'exploitant. En pleine connaissance de cause et par sa

(1) Planiol, II, p. 309. Colin et Capitant. II, p. 356, 389. Sourdat, II, p. 731.

(2) Danjon, III, p. 206.

volonté réfléchie il a créé l'exploitation et avec elle le risque, il doit en assumer toute la responsabilité dont le fondement se trouve dans « la causalité de sa volonté », (1) et nous dirons que ces accidents de service inhérents au fonctionnement de l'entreprise et qui restent à la charge du patron constituent les *cas professionnels*.

On nous objectera peut-être que cette théorie, si elle est généralement admise en matière de responsabilité délictuelle ne doit pas nécessairement s'étendre à la responsabilité contractuelle. Il est exact que de nombreux auteurs trouvent le point de départ de cette théorie dans l'interprétation de l'art. 1384 C. civ. mais il est vrai également que d'autres en ont trouvé la base dans le domaine de la responsabilité contractuelle, notamment à l'occasion du contrat de transport.

Qu'il s'agisse de délit ou de contrat, le patron doit répondre des cas professionnels. En matière de responsabilité délictuelle, il répond du dommage causé aux tiers du fait de l'industrie qu'il dirige parce qu'il répond du fait des choses qu'il a sous sa garde (art. 1384 C. civ.). En matière de responsabilité contractuelle il est tenu à l'égard des tiers du dommage qu'il leur cause par l'inexécution de ses obligations, à moins qu'il ne prouve que l'empêchement provient

(1) Amiot, p. 213.

d'une cause étrangère (art. 1147 C. civ.). Or c'est par son propre fait, par un acte de sa volonté qu'il a sciemment créé le risque en créant l'industrie et tous accidents de service, toutes défectuosités de fonctionnement de son exploitation, qui l'empêchent de tenir ses engagements ne lui sont pas étrangers et ne peuvent constituer pour lui la cause étrangère qui aurait pouvoir de le libérer.

Une présomption de responsabilité pèse sur le patron pour tous dommages résultant du fonctionnement de son exploitation, il lui appartient de démontrer que l'accident n'est pas un cas professionnel et qu'il a au contraire son origine dans un événement extérieur à son entreprise. Une avarie de matériel, même de cause inconnue, empêchant un industriel d'exécuter une commande n'est autre chose qu'un cas professionnel, un risque de l'entreprise qui se réalise, mais il en est autrement si cette avarie a été provoquée par un événement étranger, par la foudre par exemple. On peut dire par conséquent que tout accident de l'exploitation demeure un cas professionnel à la charge du patron tant qu'il n'est pas établi qu'il a été provoqué par une cause étrangère, extérieure à l'entreprise, n'ayant aucun rapport de connexité avec elle.

SECTION III

La grève est-elle libératoire

Pour que la grève ait un effet libératoire quand aux obligations qui découlent du contrat de transport elle devra, ainsi que tout autre événement 1^o être une « cause étrangère » (art. 1147 C. civ.) ce qui exclut par cela même le « cas professionnel » : 2^o être un « cas fortuit ou de force majeure » (art. 1148 C. civ.) c'est-à-dire être à la fois imprévisible et irrésistible, et constituer un obstacle insurmontable à l'exécution de l'obligation ; 3^o n'avoir été ni précédée, ni accompagnée, ni suivie d'une faute du débiteur.

Le transporteur devant comme tout chef d'entreprise supporter les cas professionnels, il importe tout d'abord de rechercher si la grève ne doit pas être considérée comme un événement de ce genre.

On a soutenu que la grève ne peut-être un risque de l'exploitation, parce que la responsabilité du patron étant basée sur la cohésion de l'entreprise ne saurait subsister lorsque cette cohésion disparaît du fait même de la cessation du travail. Elle serait donc vraiment extérieure au cercle d'action de l'entreprise

et serait toujours une force majeure (1). Cette opinion s'appuie sur ce que les maîtres ne répondent de leurs ouvriers que lorsqu'ils agissent « dans les fonctions auxquelles ils les ont employés » (art. 1384 C. civ.) et que, par suite, les ouvriers en grève cessant d'être les subordonnés du patron, ce dernier n'en est plus responsable et ne peut répondre notamment de leur abstention qu'il n'a pas ordonnée et qui est même dirigée contre lui. Cet argument ne nous semble pas décisif et l'application qui est faite de l'art. 1384 C. civ. est inexacte. Cette disposition vise seulement les dommages causés aux tiers directement par les ouvriers agissant à l'occasion de leurs fonctions, tandis que les grévistes ne causent personnellement ni directement aucun préjudice aux tiers qui ont contracté avec leur patron et avec lesquels ils n'ont eux-mêmes aucun rapport. Les ouvriers constituent un rouage de l'entreprise, mais entre eux et les tiers il y a l'entreprise et le patron qui seul doit répondre des défaillances de son personnel comme il répond de celles de son matériel.

On objecte encore que les ouvriers, à la différence des machines sont des êtres doués de volonté et d'initiative et s'il est vrai de dire qu'ils constituent un organisme de l'exploitation tant qu'elle fonctionne normalement, par contre lorsqu'ils se révoltent ils

(1) Amiot, p. 220 et suiv.

cessent de représenter cet organisme. Si nous sommes d'accord avec M. Josserand pour combattre cette objection (1), nous ne pouvons admettre avec lui qu'elle puisse être attribuée à M. Exner.

Il est vrai que le professeur autrichien précise que l'on doit faire rentrer le personnel dans le cercle d'exploitation de l'entreprise au même titre que les machines et les animaux, mais « avec cette différence que l'homme étant libre ne peut être regardé comme l'instrument de l'entreprise que pendant le temps où il est en fonctions », et que par exemple en congé ou au repos il ne fait plus partie de l'organisation active de l'entreprise (2). Cependant nous ne croyons pas que M. Exner ait voulu dire par là que les ouvriers en grève n'étant plus considérés comme constituant un organisme actif de l'exploitation, le patron n'a pas à répondre des conséquences de leur abstention, c'est-à-dire de la grève elle-même, sur l'exécution de ses engagements. Le fait de l'ouvrier n'est pas dirigé contre les tiers mais contre le patron. Et la pensée de M. Exner nous paraît au contraire résulter de ce qu'il déclare que « l'employé est un instrument de l'entreprise, tout accident le concernant, dont la cause est interne, est au risque de l'entreprise... Il en est de même au cas de mutinerie

(1) Josserand, p. 491.

(2) Exner, p. 99.

des ouvriers de l'entrepreneur. C'est là un événement intérieur ; donc point de force majeure. Si un nombre plus ou moins grand des ouvriers refusent le service, dans un cas où le *receptum* est applicable, il est juste que l'entrepreneur réponde du dommage causé ». (1) Il nous semble difficile, après cette précision, d'admettre que l'idée de M. Exner est de refuser à la grève le caractère d'un cas professionnel. Il est du reste très naturel qu'il en soit ainsi et personne ne saurait contester la responsabilité du patron quant à ses engagements envers des tiers, lorsque leur exécution souffre de ce que des ouvriers ne se sont point rendus à leur travail, ou lorsque, bien que présents, ils se sont abstenus de l'effectuer. Si de nombreux cas de ce genre se produisent, on ne pourrait songer à mesurer la responsabilité de l'entrepreneur au nombre des abstentions de ses ouvriers et il doit supporter les conséquences d'un refus collectif de travail comme il supporte celles du fonctionnement défectueux de tout autre rouage de l'entreprise. Il ne suffit pas de constater qu'il y a accident de service et, de même que pour un accident de matériel, il est nécessaire d'en rechercher l'origine pour savoir si, étant en principe un cas professionnel, la grève peut à raison de certains

(1) Exner, p. 101 et 102.

caractères être considérée comme un cas fortuit ou de force majeure.

Le droit de grève est un moyen coercitif accordé aux ouvriers pour appuyer les revendications collectives qu'ils présentent à leurs patrons. Que peuvent demander des ouvriers à un patron si ce n'est une augmentation de salaire ou une modification des conditions du travail, questions intimement liées à l'organisation et au fonctionnement de l'exploitation elle-même. De sorte que le conflit qui éclate dans ces conditions n'est rien d'autre qu'un épisode professionnel sur lequel l'entrepreneur avait à compter. Lorsqu'il a créé son entreprise il n'ignorait pas qu'il se trouverait en présence de réclamations parfois même excessives, de son personnel. Il savait également que celui-ci pourrait exercer à son égard un moyen de contrainte en usant de son droit de grève et il a accepté par avance de supporter ce risque.

Bien différente est la situation lorsque la grève au lieu d'avoir pour origine une revendication d'ordre purement professionnel, est provoquée par des agitateurs, parfois même par des menaces et violences, ou par esprit de solidarité ouvrière. Ces causes étant étrangères à l'entreprise et ne présentant aucun rapport de connexité avec elle (1), la grève cesse d'être un cas professionnel et devient la cause étran-

(1) Josserand, p. 490. Ripert, II, p. 261.

gère à l'entreprise, non imputable au patron, et qui, à certaines conditions, sera un cas fortuit ou de force majeure. En un mot la grève sera ou ne sera pas un cas professionnel suivant qu'elle présentera ou non un caractère professionnel. Tel doit être à notre avis le critérium de la distinction (1).

Pour être libératoire la grève doit en outre être imprévisible et irrésistible, et constituer un obstacle absolu à l'exécution de l'obligation. La doctrine s'est préoccupée comme d'ailleurs la jurisprudence, de rechercher, parmi les caractères que peuvent présenter les grèves, ceux dont la présence lorsqu'elle sera constatée, révélera l'existence de la force majeure. Il a été presque unanimement admis que la soudaineté (2) et la généralité sont les traits caractéristiques de la grève force majeure, d'où il résulte que seule la grève soudaine et générale sera libératoire. Des classifications des grèves ont été proposées qui toutes aboutissent à cette conclusion.

Ainsi, la grève soudaine et partielle sera un cas fortuit qui, selon les opinions ne sera jamais libératoire (3), ou le sera au contraire généralement, sauf pour le transporteur (4). Soudaine et générale elle constituera un obstacle absolu pour tous, qui entraî-

(1) Bourgoïn, p. 113.

(2) Contr. Jossierand, p. 494.

(3) Ripert, II, p. 262. Jossierand, p. 494.

(4) Colin, D. 04, 2, 73 note.

nera libération, à condition bien entendu qu'il y ait impossibilité d'exécution. Autre classification : est un cas fortuit la grève imprévue et partielle, une force majeure la grève prévue et générale, mais seule est libératoire la grève imprévue et générale parce qu'elle est à la fois un cas fortuit et une force majeure. (1)

En réalité de telles distinctions de principe ne présentent aucune utilité pratique car elles ne peuvent constituer un moyen infailible d'apprécier si les conditions nécessaires pour que la grève soit libératoire sont remplies, ce que seul, dans chaque espèce, l'examen des circonstances particulières de fait permettra de déterminer.

(1) Schoux, p. 34.

CHAPITRE II

JURISPRUDENCE ET QUESTIONS PRATIQUES

SECTION I

Les grèves et leurs caractères

La jurisprudence décidait autrefois qu'en matière de transport, aussi bien terrestre (1) que maritime (2), les faits de grève ne pouvaient, à moins de conventions contraires, être considérés comme des cas de force majeure. Ce n'était d'ailleurs que l'application à un contrat particulier de la règle alors suivie par les tribunaux qui, d'une façon générale, se refusaient à reconnaître un pouvoir libératoire à cet événement. (3) Les décisions contraires (4) étaient

(1) Seine com., 29 oct. 90 (G. P. 91, 1, C. transp. n° 20. *Gaz. trib.*, 27 déc. 90.)

(2) Marseille, 27 juin 89 (R. M. V, 245). C. sup. jud., 31 oct. 90 (R. M., VI, 463). Havre, 15 déc. 91 (R. M., VIII, 72). Copenhague, trib. marit., 11 déc. 92 (R. M., IX, 772).

(3) Nantes, 5 janv. 82 (G. P. 82, 1, 527). Seine civ., 18 fév. 87 (La loi 19 fév. 87). Tarare com., 30 déc. 90 (La loi, 31 janv. 91).

(4) H. C. just., 10 août 1893 (R. M., IX, 579).

rare et, le plus souvent, motivés par des circonstances particulières (1). Il est vrai que les grèves à cette époque ne présentaient pas les mêmes caractères qu'aujourd'hui. Elles avaient uniquement pour cause des revendications relatives aux conditions du travail et les tribunaux appréciaient très justement qu'un conflit de ce genre entre patrons et ouvriers ne saurait avoir le caractère de la force majeure (2), solution qui, suivant notre doctrine, est parfaitement justifiée puisqu'il ne s'agit que d'un simple cas professionnel. En outre la grève avait alors une étendue plus restreinte, n'affectant généralement qu'une seule entreprise, de sorte qu'elle n'était pas irrésistible et ne constituait pas un obstacle absolu à l'exécution de l'obligation. Le patron pouvait au prix de quelques sacrifices soit obtenir la reprise du travail, soit se procurer par ailleurs la main-d'œuvre nécessaire.

Insensiblement, sous l'influence du développement des syndicats et des sentiments de solidarité ouvrière, les grèves sont devenues de plus en plus fréquentes et ont présenté des caractères très différents de ceux qu'elles affectaient autrefois. Les tribunaux s'apercevant que le problème ne se posait

(1) Seine civ., 4 déc. 84 (G. P. 85, 1, supp. 97), mise en interdit, violences C. judicat., 30 juill. 91 (R. M., VII, 328) et Ch. Lords, 16 déc. 92 (R. M., VIII, 702), absence de délai fixé pour l'exécution.

(2) Havre, 15 déc. 1891 (R. M., VIII, 72).

plus dans les mêmes conditions ont dû atténuer la rigueur de leurs décisions. Il serait cependant exagéré de dire que la question de savoir si la grève peut par elle-même constituer un cas de force majeure « paraît aujourd'hui tranchée dans le sens de l'affirmative ». (1) Le principe en effet est resté le même et cette solution n'est qu'exceptionnelle, aussi est-il souvent rappelé que « si *en principe* la grève ne constitue pas un cas fortuit ou de force majeure, en pareille matière tout dépend des circonstances ». (2) Les motifs de cette évolution ont été exposés par le Tribunal de Commerce de Marseille (3) qui reconnaît « que les conditions nouvelles du travail résultant de l'évolution naturelle des choses, le développement de la solidarité ouvrière dans les divers corps de métier, l'insuffisance de plus en plus manifeste de la protection due au travail, sont de nature à lui faire modifier son ancienne jurisprudence trop absolue en matière de grève ; qu'il serait difficile de contester que dans certains cas, une grève peut constituer un cas de force majeure mettant

(1) Havre, 23 mai 1911 (G. P., 1911, 2, 230), chem. fer.

(2) Rouen, 8 août 1900 (D. 03, 2, 389). Marseille. 24 août 1900, Aix, 21 nov. 1901 (D. 02, 2, 197). C. Etat., 29 janv. 1909 (D. 1910, 3, 89), grèves maritimes. Périgueux, 20 janv. 1911 (A. B., 1911, 2, 43). Cambrai, 18 juillet. 1911 (R. S. 1912, 801), grèves chem. fer.

(3) Marseille, 11 janv. (2 jug.), 15 janv. 1901, 12 déc. 1900 (R. M., XVI, 513, 515, 519, 391).

l'une des parties dans l'impossibilité absolue d'exécuter ses obligations... »

En s'engageant dans cette voie nouvelle la jurisprudence n'a cependant fixé aucune règle, la détermination lui en paraissant impossible ainsi qu'elle l'avait déjà déclaré (1), constatant que des termes mêmes de la définition du cas fortuit « découle pour le tribunal l'impossibilité de rendre en pareille matière, ainsi qu'il y est convié, un *jugement de principe* et de droit pur ; qu'en effet, les grèves n'offrent pas toutes les mêmes caractères... » La diversité de ces caractères explique précisément qu'il soit possible de se trouver en présence de décisions différentes pour des espèces semblables et « si dans quelques décisions récentes, à propos de *la même grève*, le tribunal (de Marseille) a admis la demande des capitaines, c'est qu'il existait dans les espèces soumises à son appréciation des circonstances particulières de fait qui ont déterminé sa décision ». (2) Il est donc intéressant de rechercher quelles sont ces circonstances particulières qui permettront d'accorder à la grève le pouvoir libératoire de la force majeure.

L'application de la théorie que nous avons exposée

(1) Saint-Nazaire, 23 nov. 93 (R. M., X. 253). Bordeaux com., 3 nov. 1900 (M. J., 1901. 1, 33).

(2) Marseille, 11 janv. 1901 (R. M., XVI, 513).

au chapitre précédent exigerait en premier lieu la recherche du caractère extra-professionnel de la grève en l'absence duquel elle ne peut être qu'un cas professionnel. Les tribunaux, en décidant qu'en principe une grève ne peut constituer un cas de force majeure, semblent la considérer comme un cas professionnel, mais au fond il n'en est rien car ils ne s'attachent nullement au caractère professionnel qui, seul doit constituer le critérium de la distinction et si parfois ils s'y arrêtent c'est dans un autre but ainsi que nous aurons à l'expliquer (1). La jurisprudence bien que tendant de plus en plus à admettre la responsabilité du patron quant aux accidents de service, particulièrement en matière de transport, n'a pas étendu cette règle aux défaillances du personnel, comme elle l'applique couramment à celles du matériel. Elle reconnaît pourtant qu'une entreprise de transport « est mal fondée à se prévaloir du sourd mécontentement, de l'état d'indiscipline plus ou moins apparent, qui auraient persisté dans une partie de son personnel pas plus qu'elle ne saurait invoquer à sa décharge l'inertie plus ou moins volontaire d'un grand nombre de ses employés sans se soustraire de sa seule volonté à la responsabilité que fait peser sur le patron l'art. 1384 C. civ... ». (2)

(1) V. *infra*, p. 51.

(2) Rouen, 15 nov. 1911 (G. P., 1911, 2, 599. S. 1912, 2, 213). Cass. 17 juill. 1912 (D. 1913, 1, 539. S. 1913, 1, 331).

Nous ne reviendrons pas sur la critique de cette application inexacte de l'art. 1384 (1), mais nous retiendrons comme venant à l'appui de la théorie que nous avons développée, que l'entrepreneur est incontestablement responsable, en principe, des conséquences de l'inertie de son personnel, de son refus de travail qui pourra n'être autre chose qu'une grève. Il conviendra d'en rechercher l'origine pour déterminer si elle est susceptible d'être libératoire ce qui ne se produira que si sa cause ne présente aucun rapport de connexité avec l'entreprise. Les tribunaux ne font pas cette recherche et en le constatant nous ne pouvons que regretter qu'ils négligent cet élément qui est essentiel pour la doctrine que nous défendons.

Le caractère extra-professionnel mis à part nous sommes entièrement d'accord avec la jurisprudence pour apprécier que la force majeure doit s'entendre d'un événement « supérieur à la volonté individuelle et que cette volonté était impuissante à prévoir ou à empêcher ; qu'il ne suffirait pas que l'événement eût rendu l'exécution de l'obligation plus difficile et plus onéreuse ; qu'il faut de toute nécessité qu'un événement exceptionnel ait créé un obstacle absolu à cette exécution ; qu'en faisant application au cas de la grève de ces principes non contestés... », elle ne

(1) V. *supra*, p. 28.

peut constituer un cas de force majeure que si elle « ne pouvait être prévue, ni ses effets conjurés par le patron et que l'obstacle ainsi apporté était insurmontable et ne donnait place à aucun moyen d'exécution (1) ». Et les tribunaux, d'accord en cela avec la doctrine reconnaissent que la grève répond à ces conditions lorsqu'elle présente notamment deux caractères : la soudaineté et la généralité (2), néanmoins ils retiennent encore divers autres caractères que nous examinerons également.

Soudaineté. — La soudaineté est considérée comme une condition nécessaire établissant que la grève ne pouvait être prévue. Il appartient au juge d'apprécier d'après les circonstances de fait la possibilité de prévision qui, par exemple, pourra résulter de manifestations, réunions, discours, articles de presse, avis, etc. On doit reconnaître en effet qu'il est des grèves « qui éclatent brusquement du jour au lendemain sans qu'aucune circonstance ait pu en faire soupçonner l'imminence, alors que d'autres, au contraire, peuvent être prévues longtemps avant qu'elles soient déclarées par l'état d'esprit des ouvriers et les réclamations qu'ils formulent avec menace de cesser tout travail si satisfaction ne leur est

(1) Rouen, 15 nov. 1911 (G. P., 1911, 2, 599. S. 1912, 2, 213).

(2) Cass. 31 oct. 1905 (D. 1907, 1, 38. R. M., XXI, 278), transp. marit. Cass. 17 juill. 1912 (D. 1913, 1, 539. S. 13, 1, 331), chem. fer. V. *supra*, p. 32.

pas donnée; qu'il est certain que les grèves comprises dans cette deuxième catégorie ne sauraient être considérées comme force majeure (1) ».

Ne sera pas imprévue la grève dite « tampon » adoptée par des ouvriers syndiqués et se produisant successivement dans les diverses entreprises, puisque le patron qui n'a pas fait droit à leurs réclamations doit savoir qu'il court les risques d'une grève (2). De même lorsque la grève « était si bien prévue et attendue que toute la presse en a parlé durant le cours de l'année comme un événement probable... elle ne présente donc pas l'un des caractères essentiels nécessaires : la soudaineté (3) ». Ou encore lorsqu'elle a été annoncée à la tribune de la Chambre des députés, « en présence de cette déclaration, on ne saurait valablement soutenir que la grève a été soudaine et imprévue (4) ».

Par contre, d'autres tribunaux, malgré que la grève soit prévue ont reconnu cependant le caractère de soudaineté à raison de ce que des pourparlers engagés entre les transporteurs et leur personnel permettaient d'espérer que la crise serait

(1) Saint-Nazaire, 23 nov. 93 (R. M., X, 253). Bordeaux com., 3 nov. 1900 (M. J., 1901, 1, 33), même sens Havre, 25 janv. 98 (R. M., XIII, 782). Saint-Etienne. 10 oct. 1911 (R. S., 1912, 2279).

(2) Seine com., 4 nov. 1909 (R. S. 1912, 392).

(3) Rouen com., 7 avril 1911. Rennes com., 26 avril 1911 (G. P., 1911, 1, 486 et 756). Rennes com., 13 avril 1911, (R. S., 1911, 5238).

(4) Seine com., 19 juin 1911 (G. P. 1911, 2, 113).

évitée (1). Il a été apprécié dans le même sens, que « sans doute des prodromes précurseurs d'une grève possible se manifestaient, mais que personne n'avait pu dire si la grève éclaterait, ni surtout quand elle commencerait (2) ».

Il est certain que si l'on considère que la force majeure peut s'entendre d'un événement auquel on ne saurait résister lorsqu'on l'a prévu (3), point ne sera besoin de s'attacher à la recherche de la soudaineté de la grève (4) et l'on pourra dire avec la Cour de Rouen « qu'il importe peu que, depuis un certain temps, la grève ait été annoncée et qu'elle fut attendue... dès l'instant qu'il n'était pas au pouvoir de l'administration du réseau de la conjurer, non plus que de faire cesser les effets d'un état de choses qui ne peut lui être imputé (5) ».

Nous ne nous rangerons pas à cet avis qui est en désaccord avec les principes que nous avons exposés

(1) Périgueux, 20 janv. 1911 (A. B., 1911, 2, 43). Havre, 23 mai 1911 (G. P., 1911, 2, 230). Cambrai, 18 juill. 1911 (R. S. 1912, 801). Comp. Nancy, 10 juill. 1909 (D. 1911, 2, 61). « On pouvait penser jusqu'aux derniers moments que les fonctionnaires des postes n'useraient pas de ce moyen extrême. »

(2) Rouen comm., 11 déc. 1899 (D. 03, 2, 389. S. 04, 2, 42). Havre, 10 janv. 1910 (R. M., XXVI, 172), dans ce sens Danjon, III, p. 215.

(3) V. *supra*, p. 18.

(4) Hamolet, 386.

(5) Rouen, 15 nov. 1911 (S. 1912, 2, 213).

et nous persistons à dire que le caractère fortuit, l'imprévisibilité, est indispensable pour que la grève puisse être libératoire, alors même qu'elle présenterait par la suite le caractère majeur. Lorsque la grève est prévue il appartient en effet au débiteur de faire toutes réserves en prévision de cet événement et on doit « imputer à faute aux contractants de n'avoir pas tenu compte, dans la rédaction de leurs conventions, d'événements que la manifestation du mécontentement des ouvriers devait leur faire prévoir et sur l'éventualité desquels leur attention était en tous cas éveillée d'une façon suffisante (1) ».

Le fait de considérer ainsi que le patron est en faute s'il a pu ou dû prévoir la grève a conduit quelques partisans de la théorie objective de la force majeure à critiquer le caractère d'imprévisibilité résultant de la soudaineté (2), généralement admise cependant comme une condition essentielle, tant par la jurisprudence que par la doctrine (3). Il lui est reproché de provoquer inévitablement des recherches subjectives incompatibles avec la théorie objective de la force majeure et qui permettent aux juges d'aller jusqu'à établir « de véritables présomptions

(1) Saint-Nazaire, 23 nov. 93 (R. M., X, 253). Bordeaux com. 3 nov. 1900 (M. J., 1901, 1, 33).

(2) Josserand, p. 494. Amiot, p. 225.

(3) Colin, note D. 1904, 2, 73. Ripert, II, p. 137, 262. Schoux, p. 34.

de prévisions » tant est grande leur préoccupation de découvrir la possibilité de prévoir (1).

Loin d'approuver ces critiques nous attachons au contraire au caractère d'imprévisibilité toute l'importance qu'il mérite et nous estimons même qu'il est insuffisant de le déduire seulement du fait de la soudaineté de la grève. S'il est exact que généralement la manière brusque avec laquelle elle éclate dénote l'impossibilité de la prévoir, elle ne saurait constituer une preuve absolument certaine car il n'est pas impossible que la cessation du travail, bien que survenant soudainement, ait pu néanmoins être prévue, à raison de circonstances diverses, auquel cas on ne saurait valablement soutenir qu'elle était imprévisible. Il ne suffit pas, par conséquent, de rechercher si la grève a été soudaine, il faut qu'il soit nettement établi qu'elle ne pouvait pas être prévue.

Généralité. — Le second caractère exigé par la jurisprudence est la généralité d'où résulte à la fois l'impossibilité de faire cesser la grève et d'embaucher d'autres ouvriers en remplacement des grévistes (2).

La définition de la grève générale a été donnée par les tribunaux en ces termes : « l'on peut dire d'une grève qu'elle est générale lorsque *tous les*

(1) Hazebrouck civ., 18 janv. 1890 (S. 95, 2, 109). « Dans certaines industries, la grève est un fait relativement fréquent, facile à prévoir... »

(2) Bordeaux com., 10 août 1905 (M. J., 1, 321).

ouvriers d'une corporation se solidarisent à ce point que leur demande n'est satisfaite et le travail repris que lorsque tous les chefs d'exploitations quels qu'ils soient ont adhéré aux nouveaux salaires exigés (1) ». La Cour de cassation a confirmé que la grève, pour être générale, doit s'étendre à tous les ouvriers d'une corporation ou même d'une spécialité (2), sans qu'il soit nécessaire, comme l'ont exigé d'autres tribunaux (3) qu'elle s'étende à tous les ouvriers d'un port.

Quant au rayon dans lequel la grève doit se généraliser, aucune précision n'a été donnée mais il semble que la jurisprudence exige seulement qu'elle soit générale pour une corporation dans une même ville et si elle ne s'étend qu'à une partie d'un port, par exemple à une seule rive d'un port en rivière elle ne peut être considérée comme générale, elle n'est alors que partielle (4).

Les tribunaux ne se refusent pourtant pas aussi formellement qu'on pourrait le croire à admettre que la grève partielle puisse être parfois un cas de force

(1) Marseille, 24 août 1900 (D. 02, 2, 197). Rochefort, 29 janv. 1904 (R. M., XIX, 722).

(2) Cass. 31 oct. 1905 (D. 07, 1, 38), déchargeurs de bois, Marseille, 11 janv. 1901 (R. M., XVI, 513), produits céramiques. Bordeaux com., 10 août 1905 (M. J., 1905, 1, 321), charbonniers. Marseille, 13 avril 1920 (S. M., 1920, 447), gardiens de quais.

(3) Dieppe, 30 mars 1900 (R. S., 1901, 4921).

(4) Bordeaux com., 22 juill. 1920. Contr. Bayonne, 10 déc. 1920.

majeure. Cela se conçoit fort bien puisqu'il suffit qu'il ait été impossible de la prévenir et de la faire cesser et qu'elle ait créé un empêchement absolu à l'exécution de l'obligation (1). S'il est vrai que ces conditions se trouveront le plus souvent remplies par suite de la généralité de la grève il n'est pas indispensable qu'elle présente ce caractère pour qu'il en soit ainsi. Il se peut en effet que le débiteur demeure impuissant malgré ses efforts et ses sacrifices à conjurer une grève partielle, surtout si elle revêt une allure politique puisqu'elle n'aura pour origine aucune revendication professionnelle. Enfin nous estimons insuffisant de déduire de la seule circonstance de la généralité l'impossibilité absolue d'exécution car si elle implique l'impossibilité de se procurer d'autre personnel dans la même ville, il n'est quelquefois pas impossible de faire venir des ouvriers du dehors, ou même de recourir à d'autres moyens d'exécution.

Ainsi donc il ne faut point songer à découvrir un critérium permettant de distinguer entre les grèves et l'on ne doit pas plus s'attacher à la généralité qu'à la soudaineté pour fixer une règle en cette matière, une solution de principe étant impossible à donner. Le Conseil d'Etat sans se préoccuper de constater

(1) Colin, note D. 1904, 2, 75. Pic, p. 232. Sentenac, p. 124. Marseille, 3 oct. 1904 (D. 1905, 5, 11).

la généralité a très justement décidé qu'il faut surtout dans chaque espèce rechercher par l'examen des faits de la cause si la grève pouvait être évitée ou arrêtée et si elle a constitué un obstacle insurmontable à l'exécution de l'obligation du débiteur et cela, que la grève soit partielle ou générale (1). Alors même qu'elle serait limitée à une seule entreprise il a été reconnu qu'il pouvait en être ainsi à raison de circonstances particulières (2). La Cour de Rouen (3) a nettement déclaré qu'on reconnaît que « la cessation concertée du travail entre des *ouvriers de la même entreprise* » peut constituer un cas de force majeure lorsqu'elle en présente les caractères : imprévisibilité, irrésistibilité, obstacle absolu, et bien que cet arrêt ait été rendu en matière de transport par chemin de fer il semble bien résulter des termes mêmes employés qu'il doive lui être donné une portée générale.

La généralité est du reste parfois bien difficile à apprécier. Lorsqu'il s'agit d'une grève de bateliers, dockers, camionneurs, etc., il est entendu qu'elle

(1) Cons. Etat, 29 janv. 1909 (D. 1910, 3, 89), 3 juill. 1912 (D. 1916, 3, 3).

(2) Marseille, 3 oct. 1904 (D. 1905, 5, 11), mise à l'index. Nantes, 9 sept. 1905 (R. S., 1906, 4894) et 21 juill. 1906 (R. S., 1907, 6552), boycottage spécial de la maison. Poitiers, 4 déc. 1906, Cass. 28 oct. 1907 (D. 1909, 1, 282), menaces, violences.

(3) Rouen, 15 nov. 1911 (S. 1912, 2, 213).

doit, pour être générale, s'étendre à toute une corporation dans une ville, mais lorsqu'on se trouve en présence d'entreprises de transports telles que les chemins de fer dont l'étendue est considérable, le personnel nombreux et spécialisé, que faut-il décider ?

La jurisprudence dans ce cas particulier n'a pas défini avec précision la grève générale comme elle l'a fait à l'occasion des transports maritimes, cependant elle semble considérer comme telle une grève englobant la majorité des agents d'une compagnie de chemin de fer. C'est ainsi que la Cour de cassation a considéré comme une force majeure la grève qui a « frappé le *réseau tout entier* en le privant brusquement de la *majeure partie* de son personnel technique et a eu pour effet, par sa soudaineté et sa *généralité*, non pas seulement d'apporter une gêne momentanée et un trouble sérieux dans la marche de l'ensemble des services, mais d'en produire l'arrêt complet (1) », interprétation déjà donnée par le tribunal de commerce du Havre qui considérait comme générale la grève qui avait englobé « près des trois quarts des agents, chauffeurs, mécaniciens, aiguilleurs, etc... (2) ».

(1) Cass. 17 juill. 1912 (D. 1913, 1, 539), Rouen, 15 nov. 1911 (S. 1912, 2, 213), Cons. préf. Seine, 29 nov. 1907 (R. S. 1908, 5334).

(2) Havre com., 23 mai 1911 (G. P. 1911, 2, 230).

La grève de tout le personnel d'une compagnie de chemin de fer (1) aura incontestablement pour effet de rendre l'exécution du contrat de transport impossible, mais en raison même de la spécialisation des agents et de la difficulté de pourvoir à leur remplacement, la grève générale des employés d'un service (2) pourra être considérée comme une force majeure si elle a arrêté les transports. De même, dans une gare, la grève générale de tous les employés aura un effet identique, tout au moins pendant tout le temps où il n'aura pas été possible de les remplacer, mais il suffira que la grève englobe un nombre d'agents assez important pour rendre le service impossible. C'est ainsi que le tribunal de commerce de Périgueux a apprécié qu'il avait seulement « à rechercher si le nombre des défections constatées à la gare permet de considérer la grève comme *générale* et constitue le cas de force majeure ; que notamment la gare a vu cesser le travail par la grande majorité des employés préposés à la manutention des bagages ; que dans ces conditions, on ne peut qualifier de partielle une pareille grève » qui d'ailleurs « pour n'être que partielle sur certains réseaux n'en a pas moins été générale sur d'autres et surtout *dans certaines gares* (3) ». Il est fort possible

(1) Cambrai, 18 juill. 1911 (R. S., 1912, 801).

(2) Douai, 15 janv. 1912 (R. S., 1912, 5256).

(3) Périgueux, 20 janv. 1911 (A. B., 1911, 2, 43).

que dans cette espèce, par suite des circonstances de fait, la grève ait pu constituer un cas de force majeure, mais on ne peut méconnaître qu'il semble exagéré de la qualifier de grève générale. La préoccupation des tribunaux d'appliquer cette qualification à une grève lorsqu'ils veulent la considérer comme libératoire est vraiment trop grande et les a poussés par exemple à apprécier qu'il y a grève générale lorsqu'il n'est possible d'effectuer qu'un « travail partiel, très difficile et très lent » ne constituant pas à proprement parler le travail (2), et cette solution nous paraît excessive.

Les observations qui précèdent, permettent de constater combien il est difficile, sinon impossible, de déterminer avec exactitude ce que l'on doit entendre par grève générale. Pourquoi d'ailleurs attacher une telle importance à la recherche de ce caractère puisqu'il est indifférent qu'elle soit générale, partielle ou même particulière à une seule entreprise dès l'instant qu'elle est irrésistible et constitue un obstacle insurmontable à l'exécution de l'obligation, ce qu'il appartient souverainement au juge de reconnaître d'après les faits soumis à son appréciation.

Moyens illicites — Lorsque la grève est accompagnée de violences ou autres moyens illicites ou

(2) Douai, 15 juin 1907 (R. M., XXIII, 189).

lorsque des faits de sabotage ont entravé le service (1), la jurisprudence se montre moins rigoureuse pour exiger la présence du caractère de généralité (2). Bien que ces circonstances ne soient nullement à négliger, on doit reconnaître « qu'il n'est pas nécessaire qu'il y ait violences pour que la grève constitue un cas de force majeure, il suffit qu'il y ait impossibilité absolue de la part du patron de trouver ou de faire embaucher des ouvriers ». (3)

Avant d'envisager le recrutement d'un nouveau personnel il est naturel de songer tout d'abord à obtenir la reprise du travail et pour apprécier la possibilité d'y parvenir une distinction s'impose suivant que la grève est ou non professionnelle.

Grève extra-professionnelle — Au point de vue de la doctrine que nous défendons celle-là seule est susceptible d'être libératoire et ce caractère constitue l'élément essentiel permettant de la distinguer tandis que la jurisprudence le retient seulement comme établissant l'impossibilité pour le patron d'amener les ouvriers à reprendre le travail. Les tribunaux ont pu dire avec raison en présence d'une grève de ce genre « que le remède échappait entièrement au pa-

(1) Nantes, 21 juin 1911 (R. S., 1912, 3719).

(2) Marseille, 11 janv. 1901 (R. S., 1901, 4925). Seine com., 1^{er} mai 1902. Paris, 13 nov. 1903 (D. 1904, 2, 73). Poitiers, 12 janv. 1903 (D. 1903, 2, 389). Cass. 28 oct. 1907 (D. 1909, 1, 282).

(3) Rochefort, 27 janv. 1904 (R. M., XIX, 722).

tron ; qu'il n'était pas possible de faire cesser la grève en donnant satisfaction à des ouvriers qui ne présentaient même pas une revendication ». (1) C'est ce qui s'est produit lorsque la grève n'a été « qu'un essai de mobilisation révolutionnaire tenté dans un but politique » (2) ou bien lorsqu'elle « n'avait pas sa genèse exclusivement dans un litige professionnel ; que la cause en résidait surtout dans une agitation d'ordre plus général et notamment dans un esprit de solidarité entre agent des divers réseaux et aussi dans la volonté arrêtée de la part des organisations dirigeantes de frapper un grand coup pour démontrer leur force et leur puissance (3) ». Personne ne contesterait qu'en pareil cas il soit difficile au patron d'obtenir la reprise du travail et les efforts qu'il pourra tenter dans ces sens demeureront sans résultat.

Grève professionnelle. — La jurisprudence considérant contrairement à notre théorie qu'une telle grève peut être un cas de force majeure recherche s'il appartenait ou non au patron de la faire cesser. Sa cause étant relative aux conditions du travail, il semble qu'il suffira d'accorder satisfaction aux ouvriers pour mettre fin à la grève. Les tribunaux ont cependant déclaré que le patron ne commet pas

(1) Loudéac, 2 mars 1911 (G. P., 1911, 1, 485).

(2) Havre, 23 mai 1911 (G. P., 1911, 2, 230).

(3) Cambrai, 18 juill. 1911 (G. P., 1911, 2, 615). Confolens, 6 avril 1911 (R. S., 1911, 4480).

une faute en résistant aux exigences des grévistes (1) et que « c'est à tort qu'on prétend qu'une grève ne saurait être considérée comme un cas fortuit puisqu'il dépend toujours du patron de la faire cesser en accordant à ses ouvriers grévistes tout ce que ceux-ci réclament ; que si cette théorie était admise, elle aurait pour conséquence des résultats désastreux de nature à compromettre gravement la prospérité du commerce et de l'industrie nationale (2) ».

Pour défendre cette thèse, on fait observer que la soumission du patron serait vaine parce que « il ne peut dépendre d'un chef d'exploitation, fût-il tous les sacrifices demandés, de tenir ses engagements alors que les concurrents sur lesquels il n'a ni pouvoir, ni action, peuvent par leur refus d'y consentir eux-mêmes, empêcher la reprise du travail » (3). Cette solution admise par la Cour de cassation (4) nous paraît inacceptable (5).

Tout d'abord, une grève provoquée par des reven-

(1) Seine cons. préf., 29 nov. 1907 (R. S., 1908, 5334).

(2) Rochefort, 29 janv. 1904 (R. M., XIX, 722). Nantes, 3 fév. 1894, Rennes, 28 juin 94 (D. 95, 2, 214). Douai, 15 juin 1907 (R. M., XXIII, 189). Bordeaux com., 3 nov. 1900 (M. J., 1901, 1. 33). Nantes, 4 mai 1912 (R. S., 1913, 3331).

(3) Mêmes décisions et Marseille, 24 août 1900, Aix, 21 nov. 1901 (D. 02, 2, 197). Rouen, 11 déc. 99 (D. 03, 2, 389). Amiot, n° 10. Danjon, III, 209.

(4) Cass. 31 oct. 1905, Rapport M. Letellier (D. 07, 1, 38).

(5) Dans ce sens Barbey, p. 15. Schoux, p. 51.

dications relatives aux conditions du travail est un cas professionnel dont le patron doit supporter toutes les conséquences, aussi lourdes soient-elles. S'il accorde satisfaction aux ouvriers, il est exact de dire que la grève peut très bien ne pas cesser, mais dans ce cas elle change de caractère. Les ouvriers ne réclament plus rien à leur patron, ils se refusent à reprendre le travail par esprit de solidarité, parce qu'ils obéissent à une influence étrangère (1) n'ayant aucun rapport avec l'entreprise; la grève devient extra-professionnelle. Enfin il ne faut pas perdre de vue qu'elle ne peut constituer un cas de force majeure qu'à la condition qu'il n'ait été possible ni de l'empêcher, ni de la faire cesser (2), notamment en accordant aux grévistes (3) ce qu'ils demandent; or il est facile au patron d'obtenir la reprise du travail ou de se procurer des ouvriers lorsque ceux-ci réclament par exemple une augmentation de salaire (4). L'exécution de l'obligation deviendra plus onéreuse mais elle ne sera pas impossible et, si le patron se re-

(1) Nantes, 3 fév. 94 (D. 95, 2, 214). Poitiers, 4 déc. 1906, Cass. 28 oct. 1907 (D. 09, 1, 282). Havre, 23 mai 1911 (G. P., 1911, 2, 230).

(2) Loudéac, 2 mars 1911, Rennes, 13 avril 1911, Gien, 9 mai 1911, Nantes, 17 mai 1911 (R. S., 1911, 3861, 5238, 6102, 6103). Toulouse, trib. paix, 1^{er} mars 1911, Saint-Etienne, 10 oct. 1911 (R. S., 1912, 2277, 2279).

(3) Rouen com., 7 avril 1911 (G. P., 1911, 1, 486).

(4) Anvers, 27 juill. 1900 (R. M., XVI, 412).

fuse à faire ce sacrifice, il sera mal venu à invoquer à son profit l'excuse de force majeure.

Obstacle insurmontable. — Il est unanimement reconnu que la grève ne peut être considérée comme libératoire, alors même qu'elle présentera les caractères que nous venons d'examiner, que tout autant qu'elle aura constitué un obstacle insurmontable à l'exécution de l'obligation (1) et ne l'a pas rendue seulement plus difficile ou plus onéreuse. Il appartient en conséquence au débiteur de consentir tous sacrifices pécuniaires et prendre toutes dispositions utiles pour parvenir à exécuter son obligation, soit en faisant cesser la grève, soit en se procurant d'autres ouvriers en remplacement, soit en employant tous autres moyens d'exécution.

La tendance de certains tribunaux à limiter les sacrifices à consentir par le patron aurait eu pour conséquence, sous prétexte de sauvegarder les intérêts du commerce, d'aboutir à une inégalité de traitement des contractants. Le tribunal de commerce de Marseille, comprenant les inconvénients qui pourraient en résulter, a aussitôt précisé « qu'il importe avant toutes choses de ne point sacrifier les intérêts de la navigation à ceux du commerce et de l'industrie et pour cela de n'admettre le cas de force ma-

(1) Lyon, 5 mai, 4 et 21 juillet 1911, Cambrai, 18 juill. 1911 (R. S., 1912, 796, 2991, 2276, 801).

jeure à l'encontre du capitaine que tout autant qu'il sera clairement démontré que la grève a matériellement mis l'affréteur hors d'état d'exécuter d'une façon quelconque les conditions de son contrat » (1).

Lorsque la grève est générale, il est habituellement impossible au patron de se procurer le personnel qui lui est nécessaire, mais cette impossibilité peut exister encore en l'absence du caractère de généralité, soit en raison de l'esprit de solidarité existant entre ouvriers (2), soit en raison de leur spécialisation. C'est pourquoi les tribunaux ont reconnu qu'il n'était pas possible à une Compagnie de chemins de fer, dans les circonstances où s'est produite la grève, « de remplacer son personnel d'agents techniques, hiérarchisés, spécialisés, pour éviter la conséquence de la cessation du travail » (3), et encore « que le service a dû être complètement désorganisé, qu'on ne saurait faire grief à la compagnie de n'avoir pourvu immédiatement au remplacement des grévistes par un personnel de fortune ; que le service d'une gare importante réclame de la part du personnel une grande habitude de ce service et que ce

(1) Marseille, 15 janv. 1901 (R. M., XVI, 519).

(2) Bordeaux com., 14 déc. 1900 (M. J., 1901, 1, 22). Bayonne, 10 déc. 1920.

(3) Loudéac, 2 mars 1911 (G. P., 1911, 1, 485). Seine cons. préf., 29 nov. 1907 (R. S., 1908, 5334). Nantes. 21 juin 1911 (R. S. 1912, 3719).

personnel ne pouvait être utilement remplacé par des journaliers inexpérimentés » (1).

Sans s'arrêter à aucun caractère particulier le juge doit donc apprécier seulement d'après les circonstances de fait s'il était possible ou non de remplacer le personnel, eu égard notamment au genre d'emploi qu'il occupe ou de parvenir par tout autre moyen à exécuter l'obligation.

Durée de la grève. — Dans cette appréciation la durée de la grève aura son importance (2). Il est certain en effet que, si elle prend fin très peu de temps après avoir éclaté, le patron n'aura pu instantanément dès son éclosion, ni dans un intervalle aussi court, trouver un personnel de remplacement ou prendre des dispositions pour se procurer d'autres moyens d'exécution. Il a été jugé dans ce sens « que la grève des arrimeurs de poteaux de mine qui a eu lieu un matin pour prendre fin le soir même a été absolument inopinée et imprévue, mettant les chargeurs dans l'impossibilité de remédier subitement à cette situation ; que ce genre de travail, sans avoir rien de spécial, nécessite cependant chez un arri-meur une certaine pratique en raison du poids à remuer ; qu'il est difficile, pour ne pas dire impossible,

(1) Périgueux, 20 janv. 1911 (A. B., 1911, 2, 43).

(2) Bruxelles, 22 février 1895 (R. M., XI, 115).

de substituer immédiatement d'autres catégories d'arrimeurs pour faire ce travail... » (1).

En résumé ce n'est nullement à la présence de tel caractère plutôt que de tel autre qu'il faut s'attacher pour reconnaître si une grève est un cas de force majeure, chacun d'entre eux a son importance mais aucun ne saurait constituer un critérium complet. Seules les circonstances de fait, variables avec chaque espèce, peuvent permettre au juge de constater l'existence de la force majeure d'après les conditions que doit remplir un événement pour être considéré comme tel ; toutefois, le caractère extra-professionnel mérite d'être retenu, au sens de la doctrine que nous avons exposée.

Quelle que soit enfin la théorie adoptée, il est admis par tous que la grève ne pourra être libératoire que si elle n'a été ni précédée, ni accompagnée, ni suivie d'une faute, aussi faut-il notamment qu'elle n'ait été ni provoquée ni prolongée par l'attitude du patron (2).

Lock-out. — De prime abord il semble que le lock-out ne peut exonérer le patron, puisqu'il résulte précisément de son fait (3). Il ne faut pas cependant

(1) Bordeaux com., 14 déc. 1900 (M. J., 1901, 1, 22).

(2) Seine cons. préf., 29 nov. 1907 (R. S., 1908, 5334). Rouen com., 7 avril 1911 (G. P., 1911, 1, 486). Havre, 23 mai 1911 (G. P., 1911, 2, 230). Nantes, 21 juin 1911 (R. S., 1912, 3719).

(3) Hamelet, p. 364.

être aussi exclusif et une recherche doit être faite pour en découvrir l'origine exacte (1). Il se peut en effet que le patron ait été contraint de prendre cette attitude et que le lock-out mérite aussi bien que la grève d'être considéré comme une force majeure s'il a été provoqué par « un fait extérieur », solution admise par la jurisprudence (2). Il en est ainsi lorsque « non seulement le lock-out a été en la circonstance légitime, mais qu'il a été en réalité imposé aux patrons par l'attitude des ouvriers » (3) et dans cette conception nous retrouvons le principe que nous avons exposé à l'occasion de la grève force majeure.

SECTION II

Les transports terrestres et la grève.

Les principes généraux de droit commun des art. 1147 et 1148 C. civ. ont été appliqués au contrat de transport par l'art. 1784 C. civ. et par les art. 97, 98, 103 et 104 du Code de commerce.

Tandis que l'art. 1784 C. civ. prévoit seulement

(1) Danjon, III, p. 216. Ripert, II, p. 139.

(2) Douai, 15 juin 1907 (R. M., XXIII, 189), 14 avril 1911 (R. S., 1911, 5857). Gênes, 17 oct. 1906 (R. M., XXII, 555), 10 juin 1907 (R. M., XXIII, 126). Cass. 2 mars 1915 (R. M., XXX, 443).

(3) Amiens, 26 janv. 1916 (R. M., XXX, 480).

le cas de perte et d'avarie, le Code de commerce prévoit en outre le retard tant pour le commissionnaire de transport que pour le voiturier. Enfin le Code civil indique comme événement libératoire le « cas fortuit ou de force majeure » alors que les art. 97, 98, 103 et 104 C. com. ne mentionnent que « la force majeure ». Cette différence de rédaction a permis de soutenir (1) que le cas fortuit non indiqué par les articles précités doit se distinguer de la force majeure et ne peut exonérer le voiturier pour qui le législateur a voulu, comme le prêteur romain, établir une responsabilité particulière et plus sévère. Cette théorie serait peut-être soutenable si elle n'était incompatible avec les termes de l'art. 1784 C. civ. qui sont formels et mentionnent expressément le cas fortuit (2). Bien que l'on prétende que le Code de commerce étant postérieur en date au Code civil a pu faire une distinction qui n'existait pas dans ce dernier, il semble au contraire résulter des travaux préparatoires, notamment de la discussion au Conseil d'Etat (3) que pas plus les rédacteurs du second code que ceux du premier n'ont entendu distinguer entre la force majeure et le cas fortuit, et l'on doit s'expliquer cette rédaction par l'usage qui

(1) Colin, D. 1904, 2, 75, note. Danjon, II, p. 601. Même sens Douai, 23 mai 1914 (R. M., XXX, 26).

(2) Wahl, n° 3526.

(3) Dalloz, J. G., IX, *Commissionnaire*, p. 16, n° 65.

a été fait indifféremment des deux expressions dans nos lois. Pour nous, une distinction est sans intérêt puisque nous admettons l'équivalence de ces termes et que nous imposons au transporteur la charge des cas professionnels comme à tout chef d'entreprise. Il est toujours présumé responsable et si la grève a apporté une gêne ou un empêchement temporaire à l'exécution de ses obligations il pourra l'invoquer comme excuse s'il est en mesure de prouver qu'elle a présenté tous les caractères de la force majeure : imprévisibilité, irrésistibilité, obstacle insurmontable à l'exécution de ses obligations (1), et nous venons de voir dans quels cas il en sera ainsi.

Une exception s'impose cependant, quant à la nécessité de la réunion de ces caractères, en faveur des chemins de fer à raison du régime réglementaire auquel ils sont soumis. On doit en effet apprécier qu'un événement même irrésistible ne peut être libératoire s'il a pu être prévu, car il appartenait au débiteur de faire des réserves sur la possibilité d'exécuter son obligation au cas de survenance de cet événement (2). Or en matière de transport par chemin de fer, les délais sont fixés par des arrêtés ministériels ayant force de loi, et par suite du carac-

(1) Lyon, 25 avril, 5 mai 1911. Rennes, 26 avril 1911 (R. S., 1912 797, 796, 802).

(2) Seine, 1^{er} mai 1902 (D. 04, 2, 73. S. 04, 2. 168).

tère d'intérêt public qui s'y rattache, les parties ne peuvent ni expressément, ni tacitement y déroger par des conventions particulières (1). Les délais sont obligatoires pour les compagnies, comme pour le public, de sorte que toute mention de réserves quant aux délais de transport doit être déclarée nulle (2) et l'on peut s'étonner à juste titre de ce que les tribunaux aient parfois reproché aux chemins de fer de ne pas avoir fait ces réserves (3). Dans ces conditions, les compagnies ne pouvant rien stipuler à leur profit pour diminuer leur responsabilité alors qu'une grève serait prévue et attendue il est juste de reconnaître que cet événement sera libératoire pour elles s'il présente seulement les autres caractères de la force majeure bien qu'il n'ait pas été imprévisible (4).

Acceptation du transport — Le voiturier libre a toute latitude d'accepter ou de refuser un transport, dans la mesure tout au moins où il n'est pas lié par des offres faites au public (5). Ces offres du reste peuvent être simplement tacites et résulter par exemple de la publicité par affiches, ou même du seul fait du fonctionnement régulier d'un service public,

(1) Cass. 20 oct. 90, 14 juin 99, 21 janv. et 12 mars 1901 (Lamy, p. 290).

(2) Lamy B. T., 1920, p. 35.

(3) Troyes, 10 avril, Rouen, 7 avril 1911 (G. P., 1911, I, 483, 486).
Châteaubriant, 18 mai 1911 (G. P., 1911, II, 234).

(4) Rouen, 15 nov. 1911 (S. 1912, 2, 213).

(5) Lyon-Caen, III, n° 563. Jossierand, p. 290 et 710.

auquel cas le voiturier ne saurait refuser le transport sans s'exposer à des dommages-intérêts (1).

L'obligation d'accepter le transport devient plus rigoureuse encore à l'égard du voiturier privilégié soumis à une réglementation qui fait l'objet de textes spéciaux. Elle est fixée pour les chemins de fer d'intérêt général par l'ordonnance du 15 novembre 1846, le décret du 1^{er} mars 1901 (art. 50) et l'art. 49 du Cahier des charges. Cette obligation disparaît néanmoins en présence d'un cas de force majeure (2), et il pourra en être ainsi d'une grève lorsqu'elle présentera ce caractère (3). La compagnie doit alors sans retard aviser les gares de son réseau dès la déclaration de grève afin de ne plus accepter de transports (4).

Exceptionnellement, en vertu d'un décret du 15 octobre 1919 les chemins de fer se trouvent plus favorisés que les voituriers libres en ce que le Comité provisoire d'exploitation des réseaux institué par ce décret a le pouvoir d'ordonner « les mesures exceptionnelles que nécessitera l'exploitation, notamment la fermeture totale ou partielle de gares..., la suppression momentanée de trains de voyageurs, la limita-

(1) Cass. 3 déc. 1867 (D. 67, 1, 471).

(2) Lyon-Caen, III, n° 771. Josserand, p. 298 et 712. Mitre, n° 184.

(3) Montpellier, 28 déc. 1911 (R. S., 1912, 4499).

(4) Toulouse trib. paix, 1^{er} mars 1911 (R. S., 1912, 2277).

tion temporaire de certaines expéditions » (art 4 § 2). Au cas de grève les compagnies pourront donc se faire autoriser à refuser les transports ou à les limiter évitant ainsi d'encourir une responsabilité. C'est là un régime provisoire mais il n'est pas impossible qu'il soit l'objet d'une prorogation.

Retard. — Le retard est l'effet ordinaire de la grève puisqu'elle ne constitue qu'un obstacle temporaire à l'exécution des obligations. Trois hypothèses sont à envisager :

1° Si la grève avait déjà éclaté avant l'acceptation du transport le voiturier ne pourra s'en prévaloir pour excuser le retard, car en acceptant purement et simplement le transport malgré les difficultés du moment et alors qu'il avait la faculté de le refuser, il a laissé supposer qu'il se sentait capable de l'assurer (1). En matière de chemin de fer, la jurisprudence n'applique pas ce principe dans toute sa rigueur ce qui se justifie fort bien puisqu'aucune réserve ne peut être prise quant à l'observation des délais, elle considère néanmoins comme une faute devant laisser subsister la responsabilité, le fait de n'avoir pas averti le voyageur ou l'expéditeur de l'existence de la grève (2). Cet avis n'est plus exigé

(1) Wahl, II, n° 3535. Aubry et Rau, V, p. 630, note 11. Lamy B. T. 1920, p. 35.

(2) Châteaubriand, 18 mai 1911, Montpellier, 28 déc. 1911 (R. S., 1912, 1467, 4499).

lorsque l'on peut considérer que ce dernier « n'ignorait pas la grève car elle était de notoriété publique et que par suite il ne pouvait compter sur l'observation rigoureuse des délais » (1).

2° Si la grève éclate pendant le transport, le transporteur pourra exciper de cette excuse et il appartiendra aux tribunaux de rechercher d'après les circonstances de fait si la grève peut être considérée comme une force majeure. De son côté, l'expéditeur qui se plaint d'un retard pourra combattre cette preuve en établissant par exemple que les trains ont circulé au moins en partie pendant la grève sur les lignes que devait suivre la marchandise (2). Et dans le cas où le retard proviendrait d'une erreur de direction, cette erreur n'étant pas une conséquence forcée de la perturbation apportée par la grève dans les services, la compagnie ne saurait être exonérée ; toutefois sa responsabilité pourrait être atténuée (3).

3° Si le transport est postérieur à la fin de la grève on a le droit d'être surpris que le transporteur prétende bénéficier de cette excuse et cependant les compagnies n'ont pas manqué de le faire, alors même que la grève était depuis longtemps terminée, invoquant la difficulté de rétablir le fonctionnement

(1) Périgueux, 20 janv. 1911 (A. B., 1911, 2, 43).

(2) Lille, 5 mars 1912 (R. S., 1913, 1599).

(3) Montpellier, 12 juill. 1912 (R. S., 1913, 1597).

normal des services et l'encombrement qui est résulté de leur arrêt. Il est tout d'abord indispensable que le retard se rapporte directement à la période de grève et la seule répercussion de cet événement sur la reprise des services est insuffisante pour dégager la responsabilité du transporteur (1). Il est juste de ne pas exiger du jour au lendemain le retour au service normal à la suite d'une grève prolongée mais une compagnie ne saurait valablement se prévaloir de ce que ses agents en reprenant le travail « n'ont assuré que très imparfaitement le service correct et régulier du réseau », et prolongé ainsi pendant un temps indéterminé les effets de la grève (2).

Quant à l'encombrement, il n'est pas nécessairement la conséquence de la grève. Les tribunaux en ont le plus souvent découvert l'origine dans d'autres causes, antérieures même à la grève, telles que l'insuffisance du matériel et du personnel, l'installation défectueuse des gares (3), etc., mais alors même qu'il proviendrait de la grève il ne saurait excuser les compagnies lorsque cette grève est terminée depuis quelque temps (4). Les effets de cette dernière

(1) Nantes, 21 juin 1911 (R. S., 1912, 3719).

(2) Rouen, 15 nov. 1911 (S. 1912, 2, 213).

(3) Cambrai, 25 mai 1911 (R. S., 1911, 5248). Havre, 23 mai 1911 (R. S., 1912, 3713). Cass. 5 nov. 1912 (R. S., 1913, 4322).

(4) Lyon, 25 avril 1911. Lille, 21 nov. 1911 (R. S., 1912, 797, 5258).

doivent cesser lorsqu'elle prend fin (1) et « il est inadmissible qu'une compagnie chargée d'un service public monopolisé entre ses mains puisse, plusieurs mois après une grève qui n'a duré que quelques jours, invoquer cette crise pour se soustraire à ses obligations ». (2)

Si les délais sont expirés lorsque la grève survient le voiturier serait mal venu à exciper de cette excuse (3) puisque l'événement a été précédé d'une faute de sa part et à notre avis il doit répondre de l'entier retard qui aurait pu être complètement évité s'il avait effectué le transport dans les délais fixés.

Accident. — Un accident ne pourra être que bien rarement une conséquence de la grève car le transporteur qui manque de personnel réduit son service plutôt qu'il ne diminue les mesures de sécurité dues aux voyageurs. L'accident pourra résulter d'un acte de sabotage commis par les grévistes et le voiturier n'en sera pas responsable. Si l'on admet avec la jurisprudence que la grève est une résiliation du contrat de travail, les ouvriers étant devenus des

(1) Rouen, 7 avril 1911, Troyes, 10 avril 1911 (G. P., 1911, 1, 486, 483). Contr. Loudéac, 2 mars 1911 (G. P., 1911, 1, 485).

(2) Seine, 19 juin 1911 (G. P., 1911, 2, 113). Nice, 27 avril 1911, Laval, 16 mai 1911 (R. S., 1911, 6104, 6107). Lyon, 1^{er} sept., Lille, 26 sept., Saint-Etienne, 10 oct. 1911 (R. S., 1912, 6096, 1469, 2279). Cass. 17 juill. 1912 (D. 1913, 1, 539). Cass. 5 nov. 1912 (R. S., 1913, 4322).

(3) Dalloz J. G., IX, *Commissionnaire*, p. 108, n° 372.

tiers, étrangers à l'entreprise, le patron ne saurait répondre de leurs actes puisque le fait d'un tiers est une des causes étrangères qui libèrent le débiteur (1). L'assimilation de la grève à une suspension du contrat de travail aboutit au même résultat car le patron ne peut être responsable des actes commis par ses ouvriers en dehors de l'exercice de leurs fonctions. De toute façon, il aura à rapporter la preuve de l'origine de l'accident sans que sa faute ait à être établie par le voyageur. La doctrine et la jurisprudence (2) sont maintenant d'accord en principe pour reconnaître sur ce point la responsabilité contractuelle longtemps discutée du voiturier.

Pertes et Avaries. — Les pertes ne pourront s'expliquer que par la désorganisation des services du fait de la grève et les avaries pourront être la conséquence du retard et de l'immobilisation de marchandises périssables. Il pourrait dans ce cas y avoir intérêt pour le propriétaire de la marchandise à connaître cette situation mais aucun texte n'impose au voiturier en général, ni aux compagnies de chemins de fer en particulier, l'obligation de donner un

(1) Paris, 4 mai 1918 (D. 1919, 2, 22).

(2) Chavegrin, note S. 96, 2, 225. Aubry et Rau, V. p. 635. Lyon-Caen, III, n° 709. Lamy, p. 66. Mittra, n° 79, 539. Cass. 27 janv. 21 avril 1913, conclusions de M. Sarrut (D. 1913, 1, 249). Cass. 12 avril, 25 juin, 3 août, 2 déc. 1918, 19 fév. 1919 (D. 1919, 1, 45). Contr. Zens, p. 161. Paris, 26 déc. 1908 (Gaz. trib., 14 mars 1909, p. 242). Bordeaux, 6 mars, 10 janv. 1917 (A. B., 1915-17, 1, 76).

tel avis (1). Si la vente de la marchandise semblait nécessaire, on ne saurait reprocher à la compagnie d'y avoir fait procéder, aux enchères publiques (2), sans observer les prescriptions de l'art. 106 C. Com., ce texte s'appliquant seulement au cas de contestation à la réception des marchandises ou au cas de refus du destinataire de prendre livraison. Le transporteur n'a même pas besoin de demander des instructions à l'expéditeur (3), car il ne faut pas perdre de vue qu'il en est le mandataire et se trouve mieux placé que lui pour juger de l'opportunité de recourir à cette mesure. Il ne doit toutefois agir ainsi que dans le cas de nécessité absolue sous peine d'engager sa responsabilité (4).

Stationnement — Magasinage. — De même que le voiturier est tenu d'assurer le transport dans le délai fixé, de même le destinataire a l'obligation de prendre livraison sans retard à l'arrivée. Il pourra quelquefois en être empêché par certaines circonstances indépendantes de sa volonté, par exemple par une grève des camionneurs. Lorsque le transport a été effectué par chemin de fer, alors même que cette grève présenterait tous les caractères de la force

(1) Lyon-Caen, III, n° 598. Cass. 24 juill. 95 (D. 96, 1, 261). Contr. Saint-Calais, 18 fév. 1911 (G. P., 1911, 1, 662).

(2) Gien, 9 mai 1911 (R. S. 1911, 6102).

(3) Douai, 9 oct. 1911 (R. S., 1912, 5257).

(4) *Sentenac*, p. 216, 218.

majeure, elle ne peut exonérer le destinataire du paiement de l'indemnité de magasinage. Au contraire, si une grève des camionneurs empêche la compagnie de camionner à domicile dans les conditions où elle y est tenue par application de l'art. 52 du Cahier des charges, elle pourra valablement invoquer la grève comme excuse de l'inobservation des délais. Cette inégalité de traitement résulte de ce que le Chemin de fer est exonéré de toute responsabilité pour retard provenant d'un cas fortuit ou de force majeure, tandis que le destinataire est tenu au paiement du magasinage lorsqu'il n'a pas enlevé les marchandises dans les délais prescrits « pour quelque cause que ce soit » (art. 16 Conditions d'application, tarifs généraux P. V. arrêté ministériel 27 octobre 1900 art. 18), et ces droits sont des frais accessoires (1) et non des dommages-intérêts. Lorsque la grève immobilise la marchandise dans une gare intermédiaire aucun droit de magasinage ne peut être perçu à cette occasion, les règlements en vigueur n'autorisant cette perception qu'après l'arrivée. (2)

(1) Lyon-Caen, III, p. 620. Cass. 21 avril 1902 (D. 03, 1, 147).

(2) Lyon-Caen, III, n° 790. Lamy, p. 248.

SECTION III

Les transports maritimes et la grève.

C'est surtout à l'occasion des transports par mer, beaucoup plus fréquemment que pour les transports par terre que se posera le problème de la grève. Les inscrits maritimes ont tendance à user de plus en plus de ce droit souvent même d'une manière abusive, et les dockers, de tout temps, ont constitué le milieu le plus favorable à l'éclosion des grèves.

Qu'elles éclatent parmi le personnel de l'armateur, ou celui de l'affrèteur, elles auront dans tous les cas des conséquences graves par suite des retards qu'elles provoqueront. Or, en matière maritime, l'observation des délais a une importance considérable. On ne peut songer certainement à la même régularité que dans les transports terrestres, mais il importe pour tous, à raison des intérêts en jeu, de l'utilisation du navire, et de la concurrence, de procéder à toutes opérations avec la plus grande rapidité possible.

Le contrat d'affrètement a pour effet de soumettre l'armateur, ou quoi que soit le capitaine, son représentant légal, à l'obligation de mettre le navire à la disposition de l'affrèteur au lieu et à l'époque fixés; de quitter le port après chargement ou décharge-

ment dans le délai prévu par la convention, ou à défaut par l'usage ; d'effectuer le transport dans le délai indiqué. L'affrèteur de son côté est astreint à observer les délais fixés pour le chargement et le déchargement.

Obligations de l'armateur. — La charte partie indique souvent l'époque à laquelle l'armateur doit mettre son navire à la disposition de l'affrèteur. Elle mentionne également le délai convenu pour effectuer le transport, avec une approximation plus ou moins grande selon qu'il s'agit d'un voilier ou d'un vapeur. En fait, le capitaine n'est pas astreint à l'observation rigoureuse de ces délais, même pour les navires desservant des lignes régulières, par suite de l'insertion dans la charte partie ou le connaissance de clauses spéciales dégageant la responsabilité des armateurs au cas de retard et laissant au navire la faculté de dérouter, faire escale, retrograder, etc.

Les grèves de marins se produisent souvent au moment du départ (1) et ont pour effet d'empêcher momentanément la sortie du navire. En pareil cas, l'art. 277 C. com. prévoit qu'il n'y a pas lieu à dommages-intérêts si le retard est dû à une force majeure, d'où la nécessité de rechercher si la grève des inscrits présente ce caractère. Pour cela, selon notre doctrine, il faudrait déterminer tout d'abord si elle ne

(1) Voir Schoux, p. 102 et suiv.

se présente pas sous la forme d'un cas professionnel ou si au contraire, elle a été provoquée par une cause étrangère extérieure à l'entreprise. Dans cette dernière hypothèse, elle pourra être libératoire si elle présente les traits distinctifs de la force majeure.

M. Ripert (1) qui attache aussi le plus grand intérêt à distinguer ce caractère extra-professionnel estime que pour les gens de mer il existe dans le seul fait de la cessation du travail, par suite de l'irrégularité que présente pour eux cette situation. Les inscrits portés sur un rôle d'équipage se rendent coupables de désertion lorsqu'ils abandonnent leur bord ; leur grève présente un caractère anormal, mais pas nécessairement extra-professionnel. Elle peut avoir été provoquée par un motif purement professionnel, relatif par exemple aux conditions du travail, et il ne semble pas dans cette hypothèse que la cause soit extérieure à l'entreprise par le seul fait que les marins ont commis un délit. On pourra dire seulement que la grève est irrégulière au point de vue légal, mais le régime pénal établi par la loi pour punir les inscrits qui abandonnent leur bord ne saurait transformer le caractère de la cause qui a motivé la grève. Aussi estimons-nous qu'il n'y a pas

(1) Ripert, II, p. 261.

lieu de considérer la grève des équipages autrement que tout autre grève.

Selon son origine et son caractère, elle sera un cas professionnel à la charge de l'armateur, ou au contraire elle pourra être un cas fortuit si elle a été en outre imprévisible, irrésistible et a constitué un obstacle absolu au départ du navire.

Le plus souvent une grève d'inscrits n'est pas limitée à un seul navire, elle s'étend à tout un port ou même à tout un quartier maritime présentant par conséquent le caractère de généralité exigé par les tribunaux.

Cependant, ainsi que nous l'avons expliqué, cette condition n'est pas indispensable et en présence d'une grève partielle, il se pourra très bien que l'armateur, malgré de lourds sacrifices, ne parvienne pas à composer un autre équipage, à raison surtout de l'obligation d'y comprendre des marins français pour les trois quarts.

Par contre, une grève générale ne justifie pas le retard du départ d'un navire lorsque l'armateur pouvait l'assurer par d'autres moyens mis à sa disposition (1). De même s'il a contracté l'engagement de transporter des marchandises sans aucune spécification de navires, une grève, quoique générale n'exuse pas un retard dans le transport lorsqu'il appar-

(1) C. Etat, 27 janv. 1909 (D. 10, 3, 89. R. M., XXIV, 768).

tenait à cet armateur de se procurer d'autres navires. Il n'y a pas impossibilité absolue d'exécution (1).

Le capitaine, outre l'observation des délais, est encore tenu de se rendre au port qui lui a été indiqué. Cette obligation peut devenir une lourde charge pour l'armateur lorsque son navire reste immobilisé dans un port par une grève des dockers. Un préjudice considérable peut résulter de cette situation et l'armateur n'en obtiendra aucune réparation si la grève présentant le caractère de la force majeure excuse le réceptionnaire de la cargaison, qui n'aura pas libéré le navire en temps voulu.

En pareil cas, le capitaine peut aller décharger les marchandises dans un port voisin d'où il les fera parvenir au réclamateur. Les frais supplémentaires de transport qui en résultent ne peuvent être à la charge du destinataire (2) puisqu'il doit recevoir les marchandises au lieu indiqué et que l'armateur doit les y faire parvenir. Ce dernier doit supporter seul ces frais et malgré tout il trouvera à cette solution un avantage appréciable puisqu'elle sera pour lui moins dommageable que l'immobilisation forcée de son navire au port où sévit la grève.

Le capitaine ne pourrait pas, par contre retarder le départ du navire sous prétexte qu'une grève a

(1) Marseille, 27 juill. 1905 (R. M., XXI, 210).

(2) Marseille, 7 juin 1906 (R. M., XXII, 68).

éclaté au port de destination (1), car il est possible qu'elle ait cessé avant son arrivée et que, dans le cas contraire il a la faculté d'aller décharger la cargaison dans un port voisin aux conditions indiquées. Du reste les chartes parties et les connaissements prévoient le cas et contiennent des clauses spéciales qui seront examinées plus loin.

En ce qui concerne le transport des personnes, le contrat de passage astreint l'armateur à l'obligation d'embarquer le passager et le transporter à destination dans les délais fixés. Il répond par suite du retard sauf le cas de force majeure (2).

Quant à l'obligation pour l'armateur d'exécuter le contrat d'affrètement, la grève ne constituant qu'un empêchement temporaire ne produira pas d'effet résolutoire. Il y aurait intérêt cependant à voir admettre une solution différente, l'effet dilatoire entraînant l'immobilisation inutile du navire. En présence d'une grève prolongée, il y a tout lieu de croire que la jurisprudence se montrerait favorable au navire ainsi que l'a laissé entendre le tribunal de commerce de Marseille qui par avance a indiqué dans quel sens il solutionnerait cette question si elle lui était soumise. « Attendu, dit-il, que l'art. 277,

(1) Anvers, 28 nov. 1905 (R. M., XXI, 660).

(2) Marseille, 24 août 1900, Aix, 21 nov. 1901 (D. 02, 2, 197 S. 02, 2, 50).

C. com. porte que s'il existe une force majeure qui n'empêche que pour un temps la sortie du navire, les conventions subsistent et qu'il n'y a pas lieu à dommages-intérêts ; que sans doute si le capitaine avait demandé la résiliation du contrat d'affrètement, le tribunal aurait eu à apprécier si, de même que les conditions nouvelles du travail et de l'industrie le déterminent à modifier sa jurisprudence ancienne en matière de grève, les conditions nouvelles de la navigation ne le détermineraient pas également à faire de l'art. 277 une interprétation et une application plus conformes à la fois aux intérêts du commerce et de la navigation » (1). Cette solution aurait l'avantage d'être pour l'armateur la contre-partie de l'exonération dont bénéficie l'affréteur lorsque la grève constitue un cas de force majeure.

Obligations de l'affréteur. — Un délai fixé par la charte partie (art. 273, C. com.) et à défaut par l'usage (art. 274, C. com.) est accordé à l'affréteur pour charger et pour décharger le navire, il porte le nom de *staries* ou *jours de planche*. Lorsque cette période est dépassée, il y a retard et les jours supplémentaires sont dénommés *surestaries*, terme qui s'applique également à l'indemnité de retard elle-même.

La conséquence certaine de la grève des ouvriers

(1) Marseille, 11 janv. 1901 (R. M., XVI, 512).

de l'affrèteur est inévitablement de gêner ou d'empêcher pour un temps le chargement ou le déchargement du navire, et en droit elle a pour effet de provoquer la suspension du cours des staries et des surestaries lorsqu'elle peut être considérée comme un cas de force majeure. On ne distingue ordinairement pas entre staries et surestaries, la jurisprudence admettant aussi bien la suspension des unes que des autres. En doctrine cependant quelques divergences d'idées se sont manifestées.

En France, les tribunaux et de nombreux auteurs considérant l'affrètement comme le louage du navire voient dans les surestaries un loyer supplémentaire dû par l'affrèteur et qui est suspendu par les cas de force majeure (1). Une autre opinion d'accord en cela avec la jurisprudence belge soutient que les surestaries ne sont pas autre chose que des dommages-intérêts (2). L'intérêt de cette dernière interprétation est de laisser les surestaries à la charge de l'affrèteur malgré la grève, d'abord parce que le débiteur en demeure doit supporter les cas fortuits, ensuite parce que la grève a été précédée de la faute de l'affrèteur qui s'est déjà mis en retard puisqu'il a dépassé le délai des staries. Suivant une troisième

(1) Boulogne, 28 août 1906 (R. M., XXII, 290). Rouen, 30 juill. 1912 (R. M., XXIX, 197). Rouen. 25 mars 1915 (R. M., XXX, 229). Lyon-Caen, V, n° 797.

(2) Ripert, II, p. 146.

opinion (1), les surestaries ne peuvent être considérées ni comme un loyer supplémentaire, ni comme des dommages-intérêts, il faut s'en tenir à l'indication fournie par le Code qui les qualifie d'indemnité, et admettre qu'elles ne courent pas pendant toute la durée de la force majeure. Nous devons ajouter que fréquemment la difficulté sera tranchée par une clause spéciale de la charte partie qui prévoit que le retard provoqué par un événement de force majeure « ne sera pas compté, à moins que les surestaries aient déjà commencé à courir » ce qui donne un résultat analogue à celui qui résulte du système qui assimile les surestaries à des dommages-intérêts.

La grève devant tout d'abord être imprévisible pour constituer une force majeure, elle ne pourrait être considérée comme telle si elle existait au moment de la conclusion du contrat d'affrètement. En conséquence, elle ne saurait être invoquée valablement par la partie qui en aurait eu connaissance, en particulier elle ne suspendrait pas le cours des staries au profit de l'affrèteur qui avait pu prévoir l'obstacle qui serait apporté par cette grève à l'embarquement de la cargaison (2). C'est pourquoi les

(1) Danjon, III. p. 228.

(2) Marseille, 27 juin 1889 (R. M., V, 245), 12 déc. 1900 (R. M., XVI, 391), 11 janv. 1901 (R. S., 1901, 4925). Aix, 19 déc. 1901 (R. S., 1902, 3550).

tribunaux ne manquent pas de retenir comme élément d'appréciation « qu'au moment de la signature de la charte partie l'affrèteur n'avait pu prévoir la grève (1) ». Par contre elle peut être un cas de force majeure si elle était connue des deux parties, de l'armateur comme de l'affrèteur, à l'époque de la conclusion du contrat (2).

La jurisprudence en s'attachant en outre à la généralité de la grève limite l'étendue de la grève générale à une corporation, mais encore faut-il pour qu'elle puisse suspendre le cours des staries qu'elle affecte précisément la corporation des ouvriers devant effectuer le chargement ou le déchargement. Serait par exemple sans effet la grève des charretiers devant procéder à l'enlèvement de la marchandise débarquée (3), ou des ouvriers de l'industrie qui devait livrer les produits à embarquer (4). Une exception doit être faite néanmoins s'il s'agit d'objets spéciaux, d'une fabrication déterminée, auquel cas la grève des ouvriers de l'usine assurant cette fabrication peut être libératoire pour l'affrèteur (5). Pour qu'il en soit ainsi il est cependant nécessaire que le

(1) Cass. 31 oct. 1905 (D. 07, 1, 38).

(2) R. M., V, p. 246 note.

(3) Marseille, 16 nov. 1901 (R. S., 1902, 3551).

(4) Marseille, 9 mai 82 (G. P., 83, 1, 449). Marseille, 15 janv. 1901 (R. M., XVI, 512). Havre, 8 oct. 1910 (R. M., XXVI, 350).

(5) Gand, 29 déc. 1906 (R. M., XXIII, 416).

contrat d'affrètement soit conclu nommément pour ces marchandises qui doivent y être expressément mentionnées (1).

Enfin il est indispensable que la grève ait créé un obstacle insurmontable à l'exécution de l'obligation, à défaut de quoi elle ne serait pas une force majeure. Cette condition exige que le travail soit impossible d'une manière absolue et il ne suffirait pas que les déchargements soient rares, difficiles, longs et coûteux (2), tous les moyens devant être employés pour libérer le navire, sauf bien entendu des moyens dangereux (3). Les tribunaux apprécient qu'on doit exempter les affréteurs du paiement des surestaries si « en fait ils ont employé dans les circonstances difficiles qui se sont présentées *tous les moyens* en leur pouvoir pour abréger les délais de déchargement » (4) et il leur est tenu compte de toutes les tentatives faites dans ce but, comme par exemple celle de faire venir des ouvriers d'un port voisin (5).

De la nécessité de cette condition d'impossibilité d'exécution résulte que si elle n'existe que pendant

(1) Marseille, 11 et 15 janv. 1901 (R. M., XVI, 512). Aix, 19 déc. 1901 (R. S., 1903, 3550).

(2) Marseille, 5 juin 1901 (R. S., 1902, 704).

(3) Rouen, 11 déc. 99 (R. M., XV, 442). Rouen, 8 août 1900 (R. M., XVI, 335).

(4) Rouen, 11 déc. 99 (D. 03, 2, 389. S. 04, 2, 42).

(5) Saint-Nazaire, 28 nov. 93 (R. M., X, 253). Havre, 10 janv. 1910 (R. M., XXVI, 172).

une partie de la journée, par suite de la suspension du travail l'après-midi par exemple, la force majeure ne sera admise que partiellement, en ce sens qu'elle ne suspendra les staries que pour cette partie de la journée seulement (1). Enfin s'il est possible de charger le navire avec d'autres marchandises que celles dont l'embarquement nécessite l'intervention des grévistes, le cours des staries n'est pas suspendu (2) puisque le chargement n'est pas rendu impossible. Il faut donc en un mot que par suite de la grève l'affréteur n'ait pu en aucune manière parvenir à l'exécution des obligations qui lui incombent ; c'est à cette condition seulement qu'elle l'exonérera du paiement des surestaries.

SECTION IV

La clause de grève

En présence du développement rapide des grèves et de la multitude des difficultés qu'elles provoquent, on a été conduit à insérer dans les conventions des clauses spéciales en prévision de ces événements.

En matière de transport terrestre le voiturier

(1) Marseille, 8 juin 1903 (R. M., XIX, 102), Aix, 14 avril 1904 (R. M., XX, 29).

(2) Aix, 19 déc. 1901 (R. M., XVII, 318).

libre a toute liberté d'insérer dans ses contrats une clause de ce genre, souvent même d'usage (1), mais il ne peut en être de même pour les chemins de fer. Nous avons indiqué que toutes réserves prises par eux sont nulles, à plus forte raison en serait-il de même d'une clause spéciale qui serait insérée dans la lettre de voiture.

Par contre, en matière de transport maritime, on trouve rarement des chartes parties ou des connaissements ne contenant pas la « clause de grève ».

1° *Affréteur*. — Une première clause est prévue en faveur de l'affréteur. C'est une formule très générale stipulant que les staries seront suspendues en cas de grève, lock-out, émeutes ou révolutions, et de laquelle semble résulter que chaque fois qu'un de ces événements se produira, il aura pour effet de suspendre le cours des jours de planche.

Lorsque la grève présente tous les caractères de la force majeure, elle libère de plein droit l'affréteur de ses obligations et dans ce cas la clause n'a pas d'utilité (2). Sa raison d'être au contraire est d'exonérer l'affréteur dans les hypothèses où la grève ne pouvant être considérée comme une force majeure ne pourrait le libérer d'elle-même. La jurisprudence

(1) Gand, 29 déc. 1906 (R. M., XXIII, 416).

(2) Anvers, 6 déc. 1912 (R. M., XXIX, 277). Bayonne, 10 déc. 1910.

au contraire a donné à cette clause une interprétation étrange en déclarant qu'elle doit s'entendre « comme insérée en prévision d'une grève qui, par son caractère général et par l'obstacle insurmontable qu'elle oppose au travail, devient un cas de force majeure » (1). Cette explication pouvait être admise à l'époque où les tribunaux décidaient que la grève ne pouvait être un cas de force majeure s'il n'y avait convention contraire, mais aujourd'hui elle ne saurait être acceptée. Le devoir du juge est de rechercher avant tout l'intention des parties au moment du contrat, or il est hors de doute que l'affrètement n'entendait pas viser parmi les grèves celle qui, étant un cas fortuit, a le pouvoir de le libérer sans le secours d'aucune convention.

La jurisprudence reste cependant indécise et bien qu'à la suite des arrêts de la Cour de cassation de 1905 et 1907 elle paraisse vouloir conserver son ancien système (2), elle a néanmoins fréquemment et très justement apprécié « que la question de force majeure ne se pose pas du moment que les parties

(1) Dieppe, 30 mars 1900 (R. M., XVIII, 32). Bordeaux, 3 nov. 1900 (M. J., 1901, 1, 33). Marseille, 14 fév. 1901 (R. M., XVI, 512), 11 fév. 1902 (R. M., XVII, 595). Aix, 29 mai 1902 (R. M., XVIII, 164). Cass. 31 oct. 1905 (R. M., XXI, 278). Poitiers, 4 déc. 1906, Cass. 23 oct. 1907 (R. M., XXIII, 309. D. 09, 1, 282). Bordeaux, 22 juill. 1920.

(2) Aix, 12 mars 1917 (R. M., XXXI, 64 et note p. 68).

sont régies par une clause expresse qui indique le cas de grève comme suspendant le cours des chartes ; qu'il faut et il suffit pour que cette condition reçoive son application que l'existence d'une grève arrêtant les opérations de débarquement soit constatée (1) ». Il suffit « qu'il existe une grève déclarée et avérée sans qu'il soit nécessaire d'en rechercher le degré d'acuité ou d'étendue (2) » et quelle qu'en soit l'origine (3).

La clause ainsi interprétée si elle décharge l'affrèteur de l'obligation rigoureuse de prouver que la grève a présenté tous les caractères de la force majeure ne le dispense pas cependant d'employer les moyens en son pouvoir pour remplir ses engagements (4). Il devra faire une diligence raisonnable pour donner tout le travail possible en égard aux circonstances (5), mais il ne pourrait être obligé de céder aux revendications des ouvriers (6). Au con-

(1) Marseille, 8 juin 1903 (R. M., XIX, 102). Aix, 14 avril 1904 (R. M., XX, 29). Bruxelles, 21 fév. 1905 (R. M., XX, 764). Copenhague, 20 juillet 1910 (R. M., XXVII, 135). Havre, 26 avril 1911 (R. M., XXVII, 827). Anvers, 6 décembre 1912 (R. M., XXIX, 277). Bayonne, 10 déc. 1920.

(2) Marseille, 30 oct. 1901 (R. S., 1902, 704). 4 avril 1905 (R. M., XX, 886). Aix, 19 déc 1905 (R. M., XXII, 144).

(3) Turin, cass. 4 mars 1904 (R. M., XIX, 789). Gênes, C. appel, 17 oct. 1906 (R. M., XXII, 555), 10 juin 1907 (R. M., XXIII, 126).

(4) Poitiers, 1^{er} août 1904 (R. S., 1905, 1139).

(5) Marseille, 30 déc. 1904, 16 fév. 1905 (R. S., 1905, 4974, 6422).

(6) Trib. emp. allem., 22 oct. 98 (R. M., XV, 170).

traire il ne faudrait pas conserver une valeur libératoire à la clause si l'affréteur avait commis une faute avant, pendant ou après la grève, par exemple s'il n'avait pas assuré un déchargement suffisamment rapide (1), ou si la grève avait été provoquée ou prolongée par sa faute (2) circonstances dont les tribunaux ne manquent pas de tenir compte (3).

La clause ne peut recevoir son application si la grève se produit chez un tiers, soit chez l'industriel qui devait livrer la marchandise, soit chez l'entrepreneur qui devait la transporter au lieu d'embarquement. Il faut qu'il s'agisse exclusivement de la grève des ouvriers devant effectuer les opérations (4).

2° *Armateur*. — Une seconde clause est prévue au contrat, mais cette fois en faveur de l'armateur pour lui permettre au cas de grève au port de destination d'aller décharger la cargaison dans un autre port.

Le capitaine a toujours la faculté d'agir ainsi mais en conservant à sa charge les frais supplémentaires de transport, le destinataire ne devant en supporter

(1) C. just. angl., 6 fév. 1907 (R. M., XXII, 669).

(2) Saint-Nazaire, 14 fév. 1901 (R. S., 1901, 5696).

(3) Bayonne, 10 déc. 1920.

(4) C. sup. jud., 26 oct. 87 (R. M., III, 608). Marseille, 26 avril 1912 (R. M., XXVIII, 756). Contr. Copenhague, 9 sept. 1904 (R. M., XXIII, 117).

aucun (1). La clause de grève va changer la situation. En stipulant le droit pour l'armateur de ne pas attendre la fin de la grève au port de destination, ou même de ne pas toucher à ce port, elle a pour effet de mettre les frais supplémentaires de transport à la charge de l'affrèteur (2). Encore faut-il que la clause mentionne expressément le cas de grève (3).

Pendant longtemps la jurisprudence a soumis le capitaine à l'obligation de se rendre au port de destination pour y faire constater l'existence de la grève et l'impossibilité matérielle de débarquer (4). Lorsqu'il ne se conformait pas à cette exigence, il devait supporter les frais supplémentaires de transport pour faire parvenir la marchandise au destinataire.

Les tribunaux se montrent à présent moins rigoureux et admettent que la constatation de la grève n'est soumise à aucune forme particulière. Le capitaine n'a plus besoin de se rendre au port pour y faire constater l'impossibilité de débarquer (5). En

(1) Marseille, 7 juin 1906 (R. M., XXII, 68).

(2) Marseille, 6 août 1901 (R. M., XVII, 148).

(3) Marseille, 14 fév. 1905 (R. M., XX, 731), 2 mars 1905 (R. S., 1905, 6417), 9 juin 1906 (R. S., 1907, 1452). Contr. Aix, 22 fév. 1906 (R. S., 1906, 5239).

(4) Marseille, 26 mars 1901 (R. M., XVI, 667), 10 juin 1901 (R. S., 1902, 689), 14 janv. 1902 (R. M., XVII, 459), 3 février 1905 (R. M., XX, 729).

(5) Aix, 20 nov. 1906 (R. M., XXII, 784). Marseille, 24 fév. 1913 (Autr., XXIX, p. 238).

posant ce principe la Cour d'Aix voulant justifier la jurisprudence antérieure fait observer que si le tribunal de Marseille a pu statuer différemment, c'est parce que l'impossibilité du débarquement ne pouvait être établie en fait que par la présence du navire dans le port, des grèves partielles pouvant ne pas empêcher les opérations de déchargement de s'effectuer dans une certaine mesure.

La seule façon d'éviter les difficultés dans l'application de l'une et de l'autre clause, est d'en modifier les termes pour les rendre plus précis.

Pour la clause de l'affréteur on pourrait s'inspirer par exemple de celle de la charte partie dite de la Mer Noire (1) qui précise que « la grève des hommes des réceptionnaires seulement ne les exonère pas des surestaries dont ils pourraient être redevables en vertu de la charte partie, si en faisant une diligence raisonnable ils avaient pu arriver à faire un travail convenable ».

Quant à la clause de l'armateur, un système a été adopté le 5 septembre 1918 à la « Baltic and White sea Conference » réunissant à Stockholm les exportateurs de charbons et importateurs de bois, et ils ont inséré à la charte partie « Balteon » une clause de grève applicable aux transports dans ces mers. Inspiré des clauses de glace de la charte Scanfin

(1) Schoux, p. 60.

pour le port de charge et de la charte du Danube pour le port de décharge, ce système prévoit que si une grève existe au port de charge avant l'arrivée du navire la charte peut être résiliée, et si les affréteurs refusent la résiliation ils sont tenus au paiement des surestaries. Si la grève éclate lorsque le navire est au port de charge les premières 48 heures ne comptent pas comme staries, mais ensuite les surestaries sont dues. Dans ces deux cas, l'affréteur peut résilier la charte en observant un préavis de 24 heures. Lorsque le navire est immobilisé par une grève pendant plus de 48 heures au port de déchargement, les armateurs ont la faculté de prendre la cargaison à leur compte au prix de revient du réceptionnaire. Pour l'application de la clause, on doit entendre par « grève » toute grève, lock-out, conflit avec les ouvriers, indépendants de la volonté des affréteurs, et par « grève générale » une grève affectant un district ou un port.

M. Barbey (1) dans une étude fort intéressante propose un système plus complet. Se basant sur la durée moyenne des grèves maritimes qu'il évalue à 10 jours il estime que si le navire est à plus de 10 jours de voyage du port désigné il doit s'y rendre, puisqu'il est à présumer que la grève aura cessé avant son arrivée ; s'il est à moins de 10 jours il

(1) Barbey, p. 22 à 26.

reprend sa liberté. L'affrèteur peut néanmoins conserver le navire mais en supportant les surestaries ou en l'envoyant à ses frais dans un autre port. Lorsque le navire est surpris par la grève en cours de chargement, il peut décharger sur place ou partir, s'il est en cours de déchargement il peut se rendre dans un autre port dans un rayon de 100 milles. Enfin il doit être précisé que la clause recevra son application toutes les fois que la grève constituera « un obstacle effectif à l'exécution normale du contrat ».

Le système proposé est du plus haut intérêt, car ainsi que le dit M. Barbey il faut que par la libération du navire on établisse une contre-partie de l'exonération dont bénéficie l'affrèteur, aussi faut-il souhaiter de le voir se réaliser, sous réserve cependant des deux modifications indiquées par M. Schoux (1) et qui sont très justes. D'une part la durée moyenne des grèves est supérieure à 10 jours et le délai à fixer doit être au moins de 15 jours. D'autre part, il est inutile de limiter le rayon dans lequel le navire aura la faculté de se rendre à un autre port, le rayon de 100 milles pouvant être insuffisant pour permettre à tout navire de trouver un port qui lui convienne, il est mieux de dire que le navire pourra se rendre au port convenable le plus voisin.

(1) Schoux, p. 83 et suiv.

CONCLUSION

L'étude qui précède nous a permis de constater combien le problème qui en fait l'objet est complexe et peu susceptible de se prêter à la détermination et à l'application de règles générales.

Nous affirmons encore une fois la nécessité de laisser aux tribunaux le soin d'apprécier, pour chaque espèce, d'après les circonstances de fait, si la grève peut ou non libérer le débiteur et pour cet examen, nous estimons indispensable d'établir une distinction entre le cas professionnel et les causes étrangères libératoires.

Certes, une réforme législative qui poserait nettement le principe du cas professionnel et qui définirait et préciserait les termes employés par les art. 1147 et 1148 du C. civ. éviterait beaucoup de discussions et simplifierait en partie le problème mais elle ne supprimerait pas toute difficulté.

Seule la rédaction de clauses de grève complètes et précises, paraît être le véritable système efficace pour trancher la question si discutée de la responsa-

bilité en pareille matière. Ces clauses devraient déterminer très exactement les droits et obligations des parties et indiquer en outre quelles conditions devrait présenter la grève pour qu'elles puissent recevoir application.

Nous devons donc souhaiter que le système proposé dans ce sens, soit réalisé au plus tôt au lieu de rester encore à l'état de projet. Il est nécessaire pour contrebalancer les avantages de l'affréteur sur l'armateur, et indispensable pour favoriser et encourager le développement du commerce maritime.

Vu, le Doyen,
F. LARNAUDE.

Vu,
par le Président,
E. CHAVEGRIN.

Vu et permis d'imprimer,
le Recteur de l'Académie de Paris,
APPELL.

BIBLIOGRAPHIE

- Amiot. — De la répercussion des grèves ouvrières sur l'exécution des contrats (*Annales Dr. com.*, 1903, p. 65 et 209).
- Aubry et Rau. — *Cours de Droit civil français* (1902).
- Barbey. — *Les surestaries sont-elles dues en temps de grève?* (1909) et dans Autran, XXIV, p. 403).
- Barde (Baudry-Lacantinerie et). — *Traité de Droit civil. Des obligations* (1897).
- Bourgoin. — *Essai sur la distinction du cas fortuit et de la force majeure* (thèse, Lyon, 1902).
- Chavegrin. — *Note Sirey*, 1896, 2, 225.
- Colin. — *Note Dalloz*, 1904, 2, 73.
- Colin et Capitant. — *Cours élémentaire de Droit civil*.
- Danjon. — *Traité de Droit maritime* (1913).
- Exner. — *Théorie de la responsabilité dans le contrat de transport*.
- Guyot. — *Les chemins de fer et la grève* (1911).
- Hamelet. — *La grève* (thèse, Paris, 1908).
- Josserand. — *Note Dalloz*, 1900, 2, 289.
- Josserand (Thaller et). — *Traité général de Droit commercial. Les Transports* (1910).
- Lamy. — *Manuel pratique des transports par chemins de fer*.
- Lyon-Caen et Renault. — *Traité de Droit commercial*.
- Mittre. — *Droit commercial des chemins de fer*.
- Pic. — *Traité élémentaire de Législation industrielle*.
- Planiol. — *Traité élémentaire de Droit civil*.
- Ripert (Thaller et). — *Traité général du Droit commercial. Droit maritime*.
- Schoux. — *Des grèves maritimes* (thèse, Paris, 1910).

Sentenac. — *De la force majeure et du cas fortuit dans les transports par chemins de fer* (thèse, Toulouse, 1908).

Sourdat. — *Traité général de la responsabilité.*

Thaller. — Le chef d'industrie peut-il s'exonérer de ses engagements envers les tiers en invoquant une grève comme cas fortuit? (*Annales Dr. com.*, 1895, p. 154).

Thaller. — *Traité élémentaire de Droit commercial.*

Verneaux. — Le droit de grève en général et dans l'industrie des transports par mer en particulier (*Bulletin de la Société de Législ. comparée*, 1903-04, p. 213).

Zens. — *De la responsabilité du voiturier à raison des accidents de personnes* (thèse, Paris, 1896)

Bulletin des transports, Lamy (B. T.).

Gazette du Palais (G. P.).

Journal des Arrêts de la Cour de Bordeaux (A. B.).

Mémorial de jurisprudence commerciale et maritime (M. J.).

Recueil périodique Dalloz (D.).

Recueil périodique Sirey (S.).

Recueil des sommaires de la jurisprudence française (R. S.).

Revue internationale de Droit maritime, Autran (R. M.).

Sommaires des Jugements de Marseille (S. M.).

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION	1
Le droit de grève, p. 3. — Grèves des cheminots, p. 7. — Grèves des inscrits, p. 10. — Plan, p. 11.	
Chapitre I. — La responsabilité et la grève en matière de transport.	13
Section I. — La force majeure.	13
Théorie traditionnelle, p. 14. — Théorie nouvelle, p. 15. — Système proposé, p. 17.	
Section II. — Le cas professionnel	20
Risque de l'entreprise, p. 20. — Cas professionnel, p. 24.	
Section III. — La grève est-elle libératoire	27
La grève cas professionnel, p. 27. — Caractère pro- fessionnel, p. 31. — Autres caractères, p. 32.	
Chapitre II. — Jurisprudence et questions pratiques.	34
Section I. — Les grèves et leurs caractères	34
Jurisprudence primitive, p. 34. — Evolution de la jurisprudence, p. 35. — Cas professionnel, p. 37. — Force majeure, p. 39. — Soudaineté, p. 40. — Généralité, p. 44. — Moyens illicites, p. 50. — Grève extra-professionnelle, p. 54. — Grève pro- fessionnelle, p. 52. — Obstacle insurmontable, p. 55. — Durée, p. 57. — Lock-out, p. 58.	
Section II. — Les transports terrestres et la grève	59
Responsabilité, p. 59. — Acceptation du transport, p. 62. — Retard, p. 64. — Accident, p. 67. — Pertes et avaries, p. 68. — Stationnement, maga- sinage, p. 69.	

	Pages
Section III. — Les transports maritimes et la grève .	71
Obligation de l'armateur, p. 72. — De l'affrèteur, p. 77.	
Section IV. — La clause de grève	82
Transports terrestres, p. 82. — Affrèteur. p. 83. — Armateur, p. 86.	
Conclusion	91

